be listed for the next day. I do not know what is the reason for the hon. Minister ...(*Interruption*)...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): आप बैठिए, आप बैठिए। ...(व्यवधान) मैं बोल रहा हूं आप बैठिए। ... (व्यवधान)

Please take you seats.

SHRI MUKHTAR NAQVI: Sir, ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I have not permitted you. (*Interruption*)

Now, we will take up the Railway matter.

SHRI T.N. CHATURVEDI: Sir, what about the word that he has used, that a * has been committed on the Parliament? I want a ruling.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): We will take up after the statement. (*Interruptions*) It will come up again.

STATEMENT BY THE MINISTER

Railway Accident near hanna Railway Station of Ambala Division, Northern Raiulway on 26th November, 1998.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, it is with the feeling of utter sorrow and a sense of deepest anguish that I stand today to apprise the House regarding details of an unfortunate side collision of 3152 Dn Jammu Tawi - Sealdah Express with derailed coaches of 2903 Up Golden Temple Mail infringing the down line on Ambala-Ludhiana section of Northen Railway's Ambala Division. The collision occurred at about 3.13 hrs. on 26th November 1998.

In this accident, as per the latest reports, 208 passengers have lost their lives and 141 passengers had sustained either grievous or simple injuries. In addition, 57 passengers were discharged after rendering first aid. The injured have been admitted to various hospitals in Khanna, Ludhiana and other nearby places and utmost care is being taken to render the best possible medical treatment. The list of dead so far identified and list of injured passengers has been displayed at enquiry booths set up at different locations.

In the early hours of 26th November 1998, 2903 Up Golden Temple Mail passed Khanna station run through on the Up line at 3.10 hrs. The train was running 50 minutes behind schedule. At almost the same time, at 3.09 hrs, 3152 Dn Jammu Tawi-Sealdah Express passed Chawapail station run through on the Down line. This train was running 18 minutes behind schedule. The block section between Khanna and Chawapail is 10.8 Kms. long and normally it takes each train around 7 minutes to cover the block section Travelling in the opposite direction the two trains would normally cross each other after approx. 3.5 to 4 minutes.

At around 3.13 hrs, 3 minutes after passing Khanna, 9 coaches of 2903 Up positioned 10th to 18th from train engine derailed. Of these 9 derailed coaches, 3 coaches in the middle, positioned 14th to 16th from train engine fouled the down line. The front portion of 2903 Up consisting of train engine and first 9 coaches came to stop about 1 Km. from the site of derailment. It is on record that the Over Head Equipment tripped at around 3.13 hrs.

Immediately thereafter 3152 Dn moving on the down line collided with the derailed coaches and both the driver and the assistant driver of the unfortunate train perished in this accident. The collision resulted in derailment of the train engine and first 7 coaches of 3152 Dn some of which were totally mangled.

As soon as information about this accident was recieved, Medical Relief Vans and Accident Relief Trains from both Ambala and Ludhiana were immediately ordered and rushed to the accident site. The Divisional Railway Manager, Ambala along with doctors and Divisional Officers immediately proceeded to the site of accident. General Manager, Northern Railway, along with his Principal Heads of Department also left for the accident site to supervise rescue and relief operations.

Soon after learning about this unfortunate accident, I along with the Chief Minister of Punjab, accompanied by Chairman Railway Board, Member Engineering, Member Mechanical and other senior officers of Railway Board visited the site of the accident

*Expunged as ordered by the Chair

for making an on the spot assessment of the situation. I would like to place on record the outstanding contribution of the State Government of Punjab and all their agencies, the units of the Army and Air Force that were based near by, numerous Non Government Organisations who rushed in to help with men, material and money and last but not the least, inhabitants of nearby villages who rendered yeomen service in selflessly assisting the railways in this hour of grief.

While money cannot compensate the next of kin for the irreparable loss suffered by the death of their near and dear ones, ex-gratia payments of Rs. 25,000 for deceased passengers, Rs. 5,000 to the grievously injured and Rs. 2000 to those who sustained simple injuries have been made. Compensation as admissible will be paid to them by the Railway Claims Tribunal. This amount varies from Rs. 32,000 to Rs. 4 lakhs based on extent of incapacitation due to injuries and Rs. 4 lakhs in case of death.

Usually in case of serious train accidents inquiry is conducted by the Commissioner of Railway Safety. However, keeping in mind the gravity of this particular accident, the accident inquiry in this case is being conducted by the Chief Commissioner of Railway Safety (CCRS) himself, who heads the Commission and works under the Ministry of Civil Aviation. The preliminary report of CCRS, would in all likelihood, be available within 10 days and the final report within two months. While the precise cause of the accident would be established after the inquiry report is received, prima facie, the cause of the derailament appears to be material failure.

On behalf of the railways and myself, I express deep condolences to the bereaved families and also express sincere sympathies to the injured. I trust the House will join me in extending heartfelt condolences to the bereaved familes.

3 p.m.

श्री जनेश्वर मिश्र (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, शायद यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटना है। इसको रेल मंत्री जी भी कह रहे हैं और पूरा देश इसका अहसास करता है। लेकिन उससे भी दुर्भाग्यपूर्ण यह है उपसभाध्यक्ष जी कि आदमी की जिंदगी की कीमत के बारे में जो कोई भी सरकार दिल्ली में, केन्द्र में चलती है या कहीं भी, उसके अलग-अलग पैमाने होते हैं। जब प्रधान मंत्री, रेल मंत्री या राष्ट्रपति रेल से दौरा करते हैं तो हर आधे किलोमीटर पर रेल की पटरी और सब चीजों की जांच-पड़ताल होती रहती है। लोग तैनात रहते हैं। जब आम जनता चलती है तो उस पटरी की जांच पड़ताल कभी नहीं हुआ करती है। यह दुर्घटना तो विचित्र किस्म की हुई है।

माननीय मंत्री जी ने समय बताया है। वह समय अगर सही है तो रेल मंत्रालय क्षमा का हकदार बनता है। 2-3 मिनट का समय कोई समय नहीं होता है। लेकिन समय की बारीकी की विश्वसनीयता पर बहस हो सकती है और यह बहस शक की गुंजाइश लाती है। यह तो अच्छा हुआ कि रेल मंत्री जी मौके पर चले गए और जाते भी। थोड़े दिनों के लिए हमारे हाथ में रेल मंत्रालय आया था। थोड़े दिनों के लिए। कलकत्ता में एक दुर्घटना हो गयी थी। 2-3 आदमी मर गए थे। हमने रेलवे बोर्ड के लोगों से कहा कि हमको भी जाने दो। तो उस समय के चेयरमैन ने मुझ से कहा था कि, सर मिनिस्टर दो-तीन लोगों के मरने पर नहीं जाता, यह जरनल मैनेजर का काम है। जब 5-6 लोग मरते हैं तब चेयरमैन जाता है और एक दर्जन से ऊपर लोग मरें तब मिनिस्टर जाता है। तो इंसान की मौत के बारे में रेल मंत्रालय के पैमाने हुआ करते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, यह बहुत ही खतरनाक बात है। रेल पर जो आदमी काम करता है, वह मशीन जैसा हो जाता है। वह अपनी बुद्धि का इस्तेमाल कम करता है, केवल काम करता जाता है। मैं तो उस समय चेयरमैन से पूछ नहीं पाया क्योंकि एक-दो लोग मरे थे, लेकिन मैं चेयरमैन से यह पूछना भूल गया कि और कितने ज्यादा लोग मर जाएं तो रेल मंत्री को इस्तीफा दे देना चाहिए? उपसभाध्यक्ष जी, यह बड़े चालाक, काबिल और टैक्नीकल दिमाग के लोग होते हैं। आम तौर पर आई॰एएस॰ वाला ब्यूरोक्रेट तो समझ में आ जाता है, लेकिन टैक्नीकल फर्क ये लोग इस तरह से दे देंगे कि हम राजनीति करने वाले लोग चक्कर में पड़ जाते हैं। मैं इस बारे में लंबी बहस में न जाकर दो-तीन बातें सलाह और सफाई के तौर पर करना चाहूंगा।

उपसभाध्यक्ष जी, देशभर की जनता जो करोड़ों की संख्या में रेल में सफर करती है, आज उस के दिल में दहशत है कि आज रेल पर सफर करना सुरक्षित नहीं रह गया है। आप को उसे यह एहसास कराना है कि रेल पर चलना सुरक्षित है क्योंकि रेल से बढ़िया सवारी और कोई हो नहीं सकती। मैं यहां कहना चाहूंगा कि आप कमिश्नर सेफ्टी से इंक्वायरी करा देंगे तो मामला लीपा-पोती का हो

जाएगा, क्या ऐसा नहीं हो सकता कि कोई बड़ी इंक्वायरी कराई जाए? महोदय, यह संसदीय लोकतंत्र है और इस में सर्वदलीय इंक्वायरी हो सकती है। इस में सभी पार्टियों के एक-एक मेंबर शामिल हों और जांच करें। वह सेफ्टी कमिश्नर से भी बात करें। वह दस दिन के अंदर रिपोर्ट दे रहा है तो उस ने कौन-कौन सी बातों को ध्यान में रखकर इंक्वायरी की। मैं यहां जूडिशियल इंक्वायरी की बात नहीं करना चाहता क्योंकि वह तो लंबी चलेगी, लेकिन पार्लियामेंट की कमेटी यह जांच कर सकती है। इसके साथ ही रेल मंत्री को यह सोचना पड़ेगा कि अभी और कितने लोग इस तरह की रेल दुर्घटना में मरेंगे। रेल मंत्री जी, आप नहीं रहेंगे तो कोई और रहेगा, लेकिन रेल मंत्री को देश की जनता को यह एहसास दिलाना होगा कि अब हमारी रेल ठीक से चलेंगी और इस की पूरी जिम्मेदारी हमारी है। महोदय, जब रेल समय से चलती है, ठीक से चलती है तो जो कोई सरकार में रहता है, जो कोई मंत्री रहता है, वह सदन में दावा ठोककर कहता है कि हमारे जमाने में रेल ठीक से चल रही है और अगर रेलगाड़ी लड़ जाए, लोग मर जाएं तो उसे केवल संयोग कहकर या किसी कर्मचारी की बेवकूफी कहकर उस को टाला नहीं जा सकता है। यह हमारी जिम्मेदारी है। यह नैतिकता है, मैं नैतिकता ज्यादा जोर देकर नहीं कहता क्योंकि हर आदमी का यह व्यक्तिगत कर्त्तव्य है और सरकार में रहने के बाद यह सार्वजनिक कर्त्तव्य बन जाता है। इसलिए मैं जानना चाहूंगा कि हम सार्वजनिक जीवन में रहने वाले लोग कई नैतिक कर्तव्य का निर्वाह करेंगे या नहीं और इतनी बड़ी रेल दुर्घटना के बाद भी हम इसे केवल संयोग कहकर या मृतकों को श्रद्धांजलि देकर और थोड़ा सा हर्जाना देकर बात को टाल देंगे तो जो करोड़ों लोग रेल से चलते हैं, उन को कोई यकीन नहीं दिला पाएंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : कुमारी सरोज खापर्डे–अनुपस्थित। श्री राघवजी–अनुपस्थित।

SHRI RANGANATH MISRA (Orissa): Sir, I would like to know as to what is this material failure?

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Sanatan Bisi): Are you referring to the statement?

SHRI RANGANATH MISRA: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Sanatan Bisi): You can seek a clarification on it.

SHRI T.N. CHATURVEDI (Uttar Pradesh): Sir, he is asking about the meaning of "Material failure."

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Sanatan Bisi): He can seek a clarification on that. Mr Ravi.

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): Sir, this is the second or the third occasion that we have to stand up in this House and express our condolences. We share the agony and the sorrow of the bereaved families. At the same time, I would like to know from the hon. Minister certain important aspects of it. Sir, if you look into the series of accidents, this accident is one of the major accidents. Every year, on an average, there is a major accident. Naturally, it is for the hon. Railway Minister as well as the Railway Board to apply their mind and use all modern methods and mechanism to prevent such accidents. I would like to submit an important thing. If you go chronologically, we had an accident in Kerala in 1988.

Luckily, hon. Member, Mr. Baby's wife had escaped. And the Railway Safety Commissioner made a report that it was because of a *toofan*. It was because of a cyclone. But the Kerala people never saw any cyclone. I am just giving an example how the Commissioner, Railway Safety, made a report.

Thereafter, in 1988-89 seventy-five people died in Karnataka; in 1990, seventy people died near Patna; in June, 1990, thirty-six people died in Andhra Pradesh; in 1993, sixty people died in a mishap in Durbhanga; in 1990, seventy-one people died in Rajasthan and fifty-two people, travelling in Kanyakumari Expess, died near Salem and seventy-three people died in accidents in West Bengal and Orissa; in 1995, 302 people died at Firozabad in U.P.; in 1997, sixty people died in Gorakhpur-Ghonda passenger train accident; in 1997, eighty-one people died when Ahemadabad-Howrah express fell into a river; and in 1998, 208 people died just three days ago. Definitely, the hon. Minister may say that he is a new man. What can he do? Yes, I admit that he is a new person. But, his people, sitting in the Railway Board have not come from outside. They have grown up in the railways. They were General Managers, they have worked in diffferent capacities. Naturally, they would be aware of this kind of incidents and they are expected to apply their mind and find out the reasons as soon as they occupy their positions. What are they doing? I am not asking the hon. Minister

to resign. Sir, I know that we are not "Laloos" to ask them to resign. But, what are these people doing? What is the Chairman doing? There is a Member (Safety). Is he not responsible? I do not expect you to sack him or dismiss his services because he is the man to ensure safety. It is, of course, a statutory position. But what is he doing there? Is he there only to take the salary, use the air-conditioned car and air-conditioned coaches? What is he doing? What is his function? What is that function of the Chairman of the Railway Board? What is the purpose of the Railway Board? What are these people doing? Last time I called them "butchers", but I withdrew that word. But, today I believe that I was right when I accused them so. Sir, even today I am a frequent traveller on train to Kerala. But, I am now afraid, looking at thse serious accidents. The Commissioner off Safety has made several reports. Probably you might have seen those reports. What action have you taken on those reports? Why can you not place them before the House? Everytime you report these accidents to this House. Everytime you are giving assurances. Naturally this House is expected to know as to what happened to those assurances. Today also you have given an assurance. I quote, "However, keeping in mind the gravity of this particular accident, the accident inquiry in this case is being conducted, the accident inquiry in this case is being conducted by the Chief Commissioner of Railway Sacety (CCRS) himselff, who heads the Commission and works under the Ministry of Civil Aviation." It is a commitment to this House. Can you give an assurance that you will place all those reports before this House? And may this House have a discussion on those reports None off those reports have come to this House. None of those reports have come to light. they say that the accident at Peruman in Kerala, which took place about 10 years ago, was due to a toofan. And they escaped. This must be stopped. Responsibility should be fixed on someone and that should be from the top of the Railway Board. So far you have been keeping these fellows in the Railway Board. I call them fellows. I have no hesitation to call them fellows. Maybe, it is not a good parliamentary expression. People are being killed. Are they not expected to do their homework? I will not take much time. The press reports say that there are three safety measures, three simple measures, which they could not take. One off them is light. Second is siren. Is it a big thing in the new world of liberalisation and modern technology to keep a siren on the train? Is it a big thing to have two lights in front of the engine and two lights at the back of the train? Also I read in the newspaper about tubular integrated coaches.I do not know what it is. Maybe, it is a new device to replace mechanically attached coaches. But, the Railway Board members say that there is no money to purchase this. There is money to kill people, but there is no money purchase this and save the people!

So, Sir, it is a callous and indifferent attitude on the part of the Railway Board and the Railway Ministry. Naturally, you being the head of the Ministry, own the responsibility. And when you own the responsibility, you are the only person to go out or resign. But, I am not asking you to do that because you are a new person to this Ministry. So, I am not asking you. But, it is your responsibility, being the respresentative of the people of this country; elected to Parliament and representing this House, to sack any one of them and made them understand that after becoming a member of the Railway Board, they cannot do whatever they want and get away by killing the people. Only when you sack at least one man by asking him to get out of the Railway Ministry, the others will be afraid. Because these people are experienced people. They have worked as General Managers; they have worked as Junior Engineers, Chief Engineers and Mechanical Engineers. After assuming this position, they do nothing. this is my complaint against the system. So, I call the Commissioner for Railway Safety as the Commissioner for safety cover-up. And, I have no faith. I believe that, perhaps, many other Members also do not have faith. Hence, I demand a judicial inquiry. Only a judicial inquiry can reveal the facts and make suggestions on the basis of which the Government would be able to take some action. Without a judicial inquiry, whatever the Railway Safety Commissioner will do, it will be like the Peruman Accident Report which said that *Tufan* caused the accident. Such a ridiculous report only makes it a laughing

1890 GIPMR/99—10B

stock. We do not want the Commissioner to become a laughing stock. I demand, I repeat my demand specifically, a judicial inquiry presided over by any one of the sitting High Court judges. Then only things will come out and the truth will come out. And please proceed and fix that responsibility. At least, one member of the Railway Board must go. I want that the whole Board should be sacked, but you cannot do that. So, I demand, firstly, a judicial inquiry should be there. Secondly, responsibility, must be fixed immediately. And sack any one of them to clean up the whole system, and see that minimum safety measures are adopted to protect the precious lives of the poor people.

SHRI K.M. SAIFULLAH (Andhra Pradesh): Mr. Vice Chairman, Sir, I would like to mention that it is very sad that this type of accidents are occuring. They are happening not only in Punjab. It is a major thing; about 200 persons died. The same thing happened, two times, in Andhra Pradesh. On the 8th of October, 11 people died. This type of post-mortem reports always come. We are not blaming the ministers. After all, the ministers will be here for six months and then they will go away. We are not concerned about the Government. We cannot blame the Government What Shri Vayalar Ravi, has stated, that is, to sack the officials should be taken into consideration. How to avoid this type of accident has to be considered. It is very sad that people are very much afraid to travel in the trains. So, my only suggestion to the Railway Minister — he may be a Railway Minister today, tomorrow he may go and somebody else may come — is that he should make a perfect law. As far as my knowledge is concerned, railway accidents occur because of negligence of the officials, collision, wrong signalling, non-maintenance of the tracks and compartments not being checked properly.

Sir, the main thing is where we can apprehend the danger of accident. The second thing is the exception case about terrorist acts. Sometimes, it is published in the papers or terrorists proclaim that they have done it. And just to get rid of this accident, the railway officials cannot throw the burden on the terrorists. We must come to a conclusion as to what mistake we have done. So, when the accident has occurred, just because the Railway Minister has given a statement here or Rs. 25,000/- or Rs. 20,000/- is given to the people, the problem will not be solved.

There msut be a stringent law and the railways should be given full powers. Compared with the Cr. P.C., in the Indian Penal Code, the statement recorded before a Police Officer is not admissible, but the statement recorded before a Railway Police Officer is admissible as far as Section 164 in regard to the judicial proceedings is concerned. I would, therefore, request the hon. Minister to make a note of it and get some laws amended on the lines of Section 114 of the Evidence Act. Under Section 114 of the Evidence Act, there are some exceptions. Suppose a person has committed a theft. If the theft property is recovered within the period of two or three months, the presumption will be drawn that he is the thief. That type of presumption has to be brought into the Railway Act in regard to making a wrong signalling. Sir, this is a case of collision with the side-by-side trains. Here speed has also to be checked. When the train is coming from the other side, the speed has to be slowed down. Of course, some time gap is there. Till now the *prima facie* evidence has not come before the House to determine how it happened. In Andhra Pradesh, an accident had occurred on 8th October. Most of the politicians and others thought that that was a mistake on the part of the Railways. The South Central railway Manager, Mr. Sinha, who is stationed at Hyderabad, without checking the facts, said that it was an act of the terrorists. Sir, whoever M.P. goes to the South Central Railway, feels that he is not treated courteously by this officer. He simply sends a reply that the matter would be looked into. All these accidents are taking place because we do not have any control over the Railway Board. They just see the Railway Minister, chit chat and go away. Unless you make stringent laws, unless the Evidence Act is changed, unless something stringent is done to stop the recurrence of the accidents, the apprehension in the minds of the travelling public will not go. Therefore, I would request the hon. Minister to bring in a proper amendment in regard to the laws. I would also make a special request to the hon. Minister. On 8th october there was an accident in Andhra

Pradesh. Eleven people had died. Before the Railway people could reach the spot, the Chief Minister, Mr. Chandrababu Naidu, went there and inspected the area. Mr. Venkat Rao, MP from Andhra Pradesh also went there. Without knowing full facts, the South Central Manager gave contradictory reports to the State Government. Therefore, I would request the Hon. Minister to kindly look into the whole thing and see that the apprehension in the minds of the public about the railways is set right and let them travel in the trains happily.

Shri V.P. Duraisamy (Tamil Nadu): Sir, thank you for giving me an opportunity to share the feelings of sorrow with other Members.

Sir, a horrifying train accident, in which 208 passengers were killed and 150 seriously injured, was a shocking news to the country. I agree with what Mr. Vayalar Ravi has submitted before the Chairman and also the august House. The hon. Minister or the Railway Board Members cannot simply evade their responsibility. Some action should be taken against the persons concerned with the duty. Apart from that the Railway Safety should still not be taken for granted because such accidents have been causing a heavy loss of life. The Railway Department is answerable to the country for having grossly failed to ensure that the passengers reach their destination. It is a strange fact that the Derailment should have taken place at the time the Sealdah Express was running at a high speed on the parallel track and it consequently hit the bogies of the Golden Temple Mail. As a result passengers of both the trains lost their lives and personal belongings and property. I understand from the newspaper reports that the cause of the accident was the failure of couplings wheel flanges and reams along with the improper train handling and wrong combination of the rakes sufficient security also was not given. In the present accident the bogies were thrown on the adjoining track. The train was running at a high speed. That was also highlighted in the Railway Minister's statement. So, the safety measures taken by the department were not sufficient. Mr. Vayalar Ravi has given a schedule and details about the accidents that took place during the past ten years. On previous occasions also, the Railway Minister had passed orders to inquire into the cause of the accident. Some commission of inquiry was set up to see whether the Railway Department has been implementing the recommendations of the railway inquiries; why these accidents have been recurring year after year, month after month and what is the action being taken by the Minister. I think the Commission was constituted by some Security Officer to go into the details of the accident. Instead of a Security Officer going into the details of the accidents, a judicial inquiry should be set up. Naturally an officer will defend another officer. He can hide the facts also.

The constitution of an inquiry committee by a member of the Railway Board would not bring a clear verdict. Therefore, there should be a judicial inquiry. The investigation into the accident should be done thoroughly. It should cover the matters relating to the quality of components and the source from which the Railways get their requirements. Apart from this, they should also investigate from where they are getting raw materials and parts to manufacture coaches. I have already said that wheels and couplings and other things are not of good quality. That aspect should also be taken into account before arriving at a decision. A judicial inquiry alone will satisfy all the people. Thank you.

The Vice-Chairman (Shri Sanatan Bisi): Shri S.M. Krishna.

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश): सर, कभी-कभी इधर से भी ले लीजिए।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: वाइस चेयरमैन सर, कभी-कभी बाएं भी देख लिया कीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): पहले से जो लिस्ट दी गयी है।

Accordingly, I am following. So far as the statement given by the Railway Minister today is concerned, he should clarify all the points.

Shri S.M. Krishna (Karnataka): He is going to give us a chance later because it is very obvious.

Sir, I would like to associate myself with the anguish expressed by the hon. Members of this House. This has been one of the worst tragedies in the history of our railway accidents. The railway accidents in this country

have a history of their own. My distinguished colleague, Shri Vayalar Ravi had mentioned a series of accidents and the number of deaths that have taken place on the tracks of safety. There was a time when the Indian Railways were known for their safety, their functional efficiency and their profound concern for the safety of passengers. But those were the golden days and these are the days when an accident a day is supposed to keep passenger away from trains. They have been described as killing machines. The tracks have been described as tracks of tragedy. Now, I am not going to ask the Minister to resign. It would be foolish on my part to demand the resignation of the Railway Minister. ...(*Interruptions*)... I have a right not to insist on his resignation, whether he does it or not. I insist, he doesn't have to resign as the Minister.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA (West Bengal): Why? Have you any point?

Shri S.M. Krishna: I have no point. He wanted Mr. Laloo Prasad Yadav to own moral responsibility for misappropriating funds. And you wanted Laloo Yadav to resign. But I can only remind this House that we had a great man called Lal Bahadur Shastri. Nobody asked him to resign. When he heard that there was an accident. ...(*Interruptions*)...

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: Your party did not resign ...(*Interruptions*)...

SHRI S.M. KRISHNA: I was coming to that also. Don't jump to that. I will come to our party also. I am not going to spare them because I do not owe anything to them. Successive Railway Ministers have given a go-by to that kind of high moral standards. Today, there are no moral standards left in public life. So, there is no point in saying that. We can only remember such great men on such occasions, such tragic occasions.

Sir, when an earlier accident took palce, there were certain suggestions which the Inquiry Committee gave. Now, I would like to put the question to the hon. Minister whether the suggestions which were given by the Committee which went into those accidents have been implemented. I remember, in 1993, there was an accident and a Committee was appointed and they had given certain suggestions. Two of those suggestions, which Mr. Ravi has drawn the attention of this hon. House to, I would like to re-emphasise. Was this train armed with battery-operated lights, one on the tail and the other on the engine? I just want a simple answer, 'yes' or 'no'. Was it armed with the battery-operated lamps, one on the tail and the other on the engine? The second point is about an Emergency Siren System. That was also a suggestion made in 1993 which was mandatory. That was in connection with the Ferozabad rail accident. Was this train armed with the Emergency Siren System? I just want an answer 'yes' or 'no'. Now that you have appointed a Committee or you have appointed an Inquiry Committee, they will certainly go into it. But *prime facie*, I am sure, by now, you would be armed at least with these bare minimum facts from your Railway authorities. The Railway Ministry is a Kingdom in itself. Nobody is bothered about strengthening of the tracks. But everybody is bothered about extending the railway lines in his constituency or in the constituencies of various other alliance partners. That is what your immediate predecessor did. He succumbed to that temptation of going in for pupulist measures. Now, nobody is bothered about strengthening the tracks, strengthening the lines, but everybody jumps for the uni-gauge system. After all, when you see the gauge conversion, television cameras are there; photographers are there; the Chief Minister of the State or some deputed senior, high-profile Minister is there; and the photographs are flashed all over the country. But have you ever given a thought to the fact that in a line where no more than 60 trains should travel or should commute, there are 160 trains which are commuting and the line, the track, cannot take that kind of a load? Have you the time, have you the patience, have you the commitment, to look into these aspects? Yes, Members of Parliament representing various States and Districts do ask of the Railway Minister either to extend a particular railway line or to introduce a new railway line in their constituencies. But, nothing shall be done or can be done or should be done at the cost of the safety of passengers at whose mercy the railways have to run in this country. There is yet another recommendation and I would like to quote that.

It says:

"Yet another recommendation, hanging fire for over five years, is the phasing out of old mechanically connected coaches. Member, Railway Board, Shanti Narayan, in charge of safety, said that tubular integrated coaches were being brought in to replace the old mechanically-attached ones—the kind used in the Golden Temple Mail."

The coaches that were used in the Golden Temple Mail were the old mechanically attached ones. But is it a fact that the recommendation was made earlier that these coaches were vulnerable for accidents? They were vulnerable for derailment.

"So, the tubular coaches should be replaced and these should be phased out. The tubular integrated type of coaches would not have de-coupled and derailed. However, Narayan says he does not know how long it will take to phase out these old coaches. It all depends on the availability of finance."

Yes, I do concede that there are financial constraints. Nobody can dispute that. But within the parameters of whatever that has been made available to the Railway Ministry, I think we owe it to ourselves that safety has to be given the highest priority. Now, the inquiry conducted by the Safety Commissioner and other officials, I think has outlived its utility. It has become an eye-wash, and the public memory is short in our country, as it is in other countries; more so, in our country. This tragic accident will lead to yet another tragic accident after three or four months. Then we will talk about that accident and we will totally forget about this particular accident. Hence I demand that a judicial inquiry, with proper technical assistance, a time-bound judicial inquiry should be ordered and the Minister need not resign. But the least that I expect from him is to order a judicial inquiry.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri John F. Fernandes.

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्र (दिल्ली): जिस तरह से क्वेश्चन्स होते है, यदि एक-एक करके पूछें तो बहुत अच्छा हो।

...(व्यवधान) दैट इज नाट दि प्रोसिजर। आप प्रोसिजर लीजिए मुझे कोई एतराज नहीं है। पार्टी के हिसाब से पूछ रहे हैं। बिल्कुल ही एक तरफ से ...

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) सब नाम हैं।

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्र: पार्टी के हिसाब से पूछे जाते है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): नहीं-नहीं ऐसा तो नहीं है,नाम दिए गए है। यहां नाम रेफर किए गए हैं।

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्र: फिर सारे इधर से आ जाएंगें क्या फायदा?

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): दैट प्रोसिजर इन फोलोड् एवरी टाइम। ये सिस्टम हो गया, क्या करेगें। मिस्टर फर्नांडिस ।

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): This is the procedure which we follow every time. Mr. Vice-Chairman, Sir, in this august House, we paid our respects and tributes to the departed souls, the innocent victims, this morning. The hon. Minister has made a statement and in the very second para of his statement, it is mentioned that as per the latest report, 208 passengers have lost their lives in this accident. The Hon. Minister speaks of reports. I do not know whether he speaks of the press report or some other report or this is the information with the Government. What have you stated in the statement? Is 208 the final number of the people who have died in the accident or is it much more? There are accidents, accidents and accidents and within three four months, there will be mroe accidents, and again an Inquiry Commission will be appointed. I happened to work in the Department-related Standing Committee on Railways and what we have found is that most of the equipment is obsolete. Now, in this case, the time-factor was seven minutes between one train derailment and the passage of another train and the gateman had alerted the railway station that there was an accident and the railway officials should warn the incoming train. Is it not a fact that we do not provide the simplest technology or kerosene lamp for that matter, or a stove lamp which is available in the market? It is a cheap technology. But the reply of the Railway Minister is that they have financial constraints. The Minister is going to pay Rs. 8,32,00,000 by way of compensation, but the damage to the Railways will be much more.

So, we are pennywise pound-foolish. I don't know why this technology is not being inserted in our railways. Now we have the telecommunications. Everywhere you see the cellulars. I had recommended to the Ministry that you should link it *via* statellite to the different railway engines. This could have avoided such accidents, Sir.

Again, at page 3 it is mentioned by the hon. Minister that a Chief Commissioner of Railway Safety has been appointed. The British wanted that the Railways should not be biased. It is under the Ministry of Civil Aviation. I think that impartiality is not there in our governance. Because it is an arm of the Government, whether it is in this Ministry or in that Ministry, I don't think it will give an impartial report. Therefore, I would suggest, as my other colleagues have said, that there should be not only a judicial inquiry but there should also be a judicial commission to see how these accidents can be pre-empted, what is ailing the Indian railways and what is wrong with our railway system. If we don't that, there is going to be an obituary every year; every three months we will have accidents and then we will have to pay so much money from the Railways by way of compensation and insurance and the Railways will go down the drain.

Mr. Vice-Chairman, Sir, we have heard in the past that there were accidents due to human failure or mechanical failure, and sometimes, we had said 'system failure', but for the first time I am hearing a word, as is mentioned in the Statement, that it is due to a material failure! On the day of the accident there was a report in the newspaper--I am quoting from "The Pioneer", dated 27th,--"As per the preliminary investigation, mechanical failure is the cause of the accident." So, I think it will be appropriate for the Government to clarify what they mean by the "material failure". Are they blaming the steel or any component of material in the railways, and not the people who are manning it?

Sir, again, there is a statement and there are reports in the Press that due to paucity of drivers, persons who are not eligible to drive those express trains are put on the trians and they are made to run the railway engines. I want to know whether this was also a factor in this case. The Government has also mentioned in the Statement that the preliminary report will be completed within ten days and the final report in two months. The House will sit for three weeks, i.e. 21 days. Will the Minister see to it that the preliminary report is brought before the House after ten days? There had been a persistent demand in the past, Mr. Vice-Chairman,--and I had myself made it--that the report of every inquiry committee, whatever it be, should be submitted to the Parliament. We have now the Standing Committees relating to various Ministries. Actually, this job should have been given to the Standing Committee so that there is proper control and censorship; otherwise, you will jsut have these reports, keep them in the archives and the people will have no access to them. That will encourage the Railway Board to be complacent and accidents will continue. Therefore, my demand is that a judicial commission should be there not for this railway accident but for avoiding the recurrence of similar railway accidents in future and preventing loss of innocent lives and of precious resoures of the Railways. Thank you, Mr. Vice-Chairman.

SHRIMATI CHANDRESH KUMARI (Himachal Pradesh): Sir, I rise to express my condolences to all the families who have suffered an irrepairable loss by the death of their relatives. It is very unfortunate that this accident took place and I request the hon. Minister to ensure that the lives of people on the trains are safeguarded. He has assured us that he would be bringing a report. He had said that a preliminary inquiry report will be available within ten days. I hope it will be placed before the House so that we can go through that. My colleagues have said that they would not be satisfied with that and have requested for a judicial inquiry. I second that proposal. I request him that there should be a judicial inquiry. This is a very important route on which many trains are going up and down and a lot of people are travelling to Vaishnodevi. In fact, this Jammu Tawi area is the last station for the people going to Kashmir and all these areas. I feel that great important should be given to this section I have noted from the statement of the Minister that both these trains were running late. One was 50

minutes late and the other was 15 minutes late. This could also be a cause for the accident. When trains are running late the station people should be more careful about how the trains are running and how late they are and they should keep proper vigilance which is not kept. In fact, I travel a lot on this section and I realise that comforts of the people who are travelling on these trains are not looked after. Their requirements are not looked after. The standard of the trains has deteriorated tremendously during the last one year. I have to mention one more thing which I have seen in THE HINDUSTAN TIMES, dated 27th November, wherein they said that because of pressure on railway traffic they used two drivers who are not supposed to be on express trains. They were drivers of ordinary mail trains. That means they were inexperienced drivers. If there is any necessity to have more staff, why don't they recruit more staff and provide efficient drivers to drive these trains?

There is also no maintenance and because of that these bogies got separated from one another and this accident was caused. My request is this. Like our Railway Minister, Shastriji, during Nehruji's time, who owned moral responsibility, the Minister should also own moral responsibility and give his resignation. He should also demand the resignation of the people who are responsible for this accident to make the public feel that some action is taken against the people who have been careless in looking after the welfare of the railway passengers. With these words I thank you for giving me time.

लाला लाजपत राय (पंजाब): उपसभाध्यक्ष महोदय 25 और 26 नवम्बर की भयानक रात जिस दिन यह एक्सीडेंट हुआ, लुधियाना जिले के अंदर, मुझे उसकी खबर सुबह 4.00 बजे डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन से मिली। मैं लुधियाना का रहने वाला हूं। एडमिनिस्ट्रेशन से मुझे समाचार मिला। जो आदरणीय रेल मंत्री जी ने कहा है क्योंकि आप भी इस मौके पर मौजूद थे मैं वह बातें दोहराऊंगा नहीं ...(व्यवधान)

SHRIMATI CHANDRESH KUMARI: Sir, I have a point of order. The discussion is on the railway accident. The Railway Minister is not here.

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Sanatan Bisi): The Minister of State for Railways is here.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): I am taking notes.

लाला लाजपत राय: मेरी बात अन्य आदरणीय सदस्यों से थोड़ी मुख्तलिफ है क्योंकि मैं भी तो मौके पर मौजूद था। मेरे हिसाब से चार-एक बातें ऐसी हैं जो उल्लेखनीय है। अदरवाइज मौके के ऊपर लगभग 3.00 सवा 3.00 के बीच यह दुर्घटना हुई। यह दुर्घटना कैसे हुई यह सोचने की बात है और उसके बाद क्या उपाय किए गए।

इसकी इन्क्वायरी की जानी चाहिए और इसके इफैक्ट क्या-क्या हैं, ये बातें उल्लेखनीय हैं जिसके ऊपर मैं अपने विचार बताऊंगा। चार बजे खबर मिलने के बाद तुरंत मैंने अपनी पार्टी के लोग, राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ के लोग, सेवा भारती के लोग, अकाली दल के लोग और एक-दो और संस्थाएं ऐसी हैं जिनको मैंने समाचार दिया। डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन ने भी उनको बता दिया था। हजारों की तादाद में लोग वहां पर पहुंचे। अंधेरी रात थी। आस-पास के गांवों के लोग बहुत बड़ी गिनती में आए। दृश्य बहुत भयानक था। यानी देखने और सुनने में बहुत फर्क है। मैं आपको अपनी आंखों देखी बात बता रहा हूं। दृश्य इतना भयानक था कि बयान करना भी मुश्किल है। अंधेरी रात में रोशनी नहीं थी। रेस्क्यू ऑपरेशन कैसे किया जाए? लोगों ने अपने-अपने घरों से लकड़ियां लाकर और उन्हें जला कर वहां पर रोशनी पैदा की और रेस्क्यू ऑपरेशन शुरू किए। गोल्डन टैम्पल मेल दिल्ली से जा रही थी। ऊधर से सियालदाह एक्सप्रैस आ रही थी। खन्ना से 5-7 मील दूर यह दुर्घटना हुई। कैसे हुई? जो मुझे वहां पर मौके पर पता लगा कि गोल्डन टैम्पल मेल जो थी उसके तीन डिब्बे कट गए। बाकी डिब्बे आगे चले गए। कटे कैसे, क्यों कटे? उनकी जो कॅपलिंग थी उसमें बड़ा क्रैक था और वह टूट गई। क्रैक होने के कारण वह टूटी। बाकी डिब्बे आगे निकल गए। तीन डिब्बे पीछे रह गए। वे इन मोशन थे और वे चलते रहे। ड्राइवर को थोड़ी दूर आगे जाकर पता लगा कि तीन डिब्बे पीछे रह गए उसने गाड़ी रोकी और बैक लगानी शुरू की। तीन डिब्बे पहले ही मोशन में थे। वह पीछे आये। जो बाकी डिब्बे थे उनका आपस में टकराव हुआ तो गोल्डन टैम्पल मेल जो थी उसका एक डिब्बा दूसरे ट्रैक के अंदर जा गिरा जिसमें

सियालदाह एक्सप्रैस आ रही थी। सियालदाह एक्सप्रैस का जो इंजन था और बाकी डिब्बे जो थे वे उस बोगी के बिल्कुल ऊपर चढ़ गए? जैसे मकान बना होता है। ग्राउंड फ्लोर, फर्स्ट फ्लोर, यानी इंजन फर्स्ट फ्लोर से भी ऊंचा था। टोटल उसमें 6 डिब्बे इन्वाल्व हुए, चार सियालदाह एक्सप्रैस के और दो गोल्डन टैम्पल मेल के। कुछ लोगों को तो जो बोगीज़ इधर-उधर गिरी थीं उनमें से निकाला गया और बचाया गया। लेकिन डिब्बे आपस में ऐसे पिच गए थे, ऐसे घुट गए थे कि जिसका वर्णन करना ही मुश्किल है। कुछ लोगों को गाड़ी के अंदर ही इंजेक्शन दिए गए और कुछ लोगों को खून तक भी दिया गया गाड़ी के अंदर से निकालते हुए। लेकिन यह अंदाजा लगाना मुश्किल था उस मौके पर कि डैथ टॉल कितना हुआ, इंजर्ड कितने हुए। रेलवे मिनिस्टर साहब, पंजाब के चीफ मिनिस्टर साहब और रेलवे के हाई आफीशियल्स वे सब मौके पर पहुंचे। उनकी निगरानी में सारा काम चला। और लुधियाना के डिस्ट्रक्ट एडमिनिस्ट्रेशन ने जितना काम किया वह सराहनीय है। पब्लिक की तरफ से जो रेसपांस आया उसका भी वर्णन करना बेहद मुश्किल है। अब बात यह है कि दुर्घटना हो गई। उसका कारण लोगों के कहने के मुताबिक कपलिंग का टूटना ही है। अब उसके अंदर रेस्क्यू ऑपरेशन होने के बाद जो रिलीफ का काम चालू हुआ। लुधियाना के तीन अस्पतालों में दयानंद मेडिकल अस्पताल, क्रिश्चियन मेडिकल हॉस्पीटल और सिविल हॉस्पीटल तीनों के अंदर लोग मौजूद हैं। मेरी इन्फार्मेशन के अनुसार जिन लोगों की जान जा चुकी है। उनका नंबर 208 है और जो लोग जख्मी हुए हैं उनका नंबर लगभग 150 है और फर्स्ट एड होने के बाद जिनकी छुट्टी हो गई वे भी लगभग 40 के करीब थे। जो लोग अभी अस्पताल में हैं उनकी बराबर देखभाल हो रही है। अपने संगठन के लोग दिन-रात वहां पर ड्यूटी दे रहे हैं। डेढ़ सौ के करीब लोगों को खून की बोतल दी जा चुकी है यानी रिलीफ ऑपरेशंस के अंदर किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है। मेरे पास भी कई सार्वजनिक संस्थाओं की तरफ से ऑफर आए हैं कि अगर किसी प्रकार की जरूरत हो तो हम मदद के लिए तैयार हैं। रेलवे विभाग की तरफ से भी किसी प्रकार की कमी नहीं रही है। मंत्री जी ने वहीं पर रिलीफ का ऐलान कर दिया। पंजाब के कमिश्नर साहब ने भी रिलीफ का ऐलान कर दिया है कि सब का इलाज मुफ्त होगा। जिन लोगों की जान गयी है, उन के परिवार को 50 हजार रुपया दिया जाएगा। रेलवे मंत्री जी ने भी विभाग की ओर से जो कम्पेनसेशन दिया जाना था, एलान कर दिया है और 25 हजार रुपए तुरंत देने का ऐलान उन के द्वारा किया गया है।

अब सवाल यह है कि ऐसे एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए उपाय होने चाहिए। इस संबंध में सभी साथियों ने सुझाव भी दिए हैं। महोदय, इस में दो राय नहीं है कि ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए भरसक प्रयत्न होने चाहिए क्योंकि बार-बार ऐसी दुर्घटनाओं के होने से जन-धन की हानि के अलावा देश की बदनामी भी होती है। इस संबंध में मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि जैसे इस दुर्घटना में रेलगाड़ी के तीन डिब्बे अलग हो गए और बाकी गाड़ी को लेकर इंजन चला गया, विदेशों में ऐसी दुर्घटनाओं से बचाव के लिए एक "फ्लैशर" नामक यंत्र लगाया जाता है। यह फ्लैशर पिछले डिब्बे पर एक और दूसरा इंजन पर लगाया जाता है। अगर चलती गाड़ी के डिब्बे कट जाएंगे तो फ्लैशर ड्राईवर को दिखाई नहीं देगा और वह एकदम गाड़ी रोक देगा। इस यंत्र के द्वारा ऐसी दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है। दूसरे, इस दुर्घटना की जांच के लिए चीफ कमिश्नर सेफ्टी को तैनात किया गया है और मैं समझता हूं कि रेलवे से उन का संबंध तो है ही, मुझे लगता है कि उन के साथ अगर इस हाउस के दो और उस हाउस के दो सदस्य लगा दिए जाएं तो निष्पक्ष इंक्वायरी होगी और हम किसी नतीजे पर पहुंच सकेंगे कि वास्तव में इस का कारण यही है जो मैंने सुना है या कोई और कारण है।

इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA Sir, the point is very simple. There has been a grave human failure. Whatever may be the language used by the hon. Minister to explain the causes, it goes without saying that there was a grave human failure. Material failure is the latest nomenclature invested by the Railway Ministry just to shake off its responsibility. Material failure means equipment failure. And if there was equipment failure, it only means that equipments were not replaced, equipments were not modernised and equipments were not updated. It is absolutely a story of obsolescence. The main point that has been raised by my friends is that there was a time gap between the derailment and the collision. Sir, I am afraid that the time gap which they are giving out may not be a correct figure. Therefore, what could be the reason why they could not have prevented the collision after the derailment had taken place. That is the primary question. And the secondary question is this. We are told that the brakes are sub-standard, that engines are being run with sub-standard brakes and that there is not enough arrangment

to ensure that accidents do not take place after derailment is there. I would like to know why the Sealdah-bound train could not be stopped. Whose failure was it? Thirdly, Sir, let somebody's head roll. Otherwise, the Railway Board, busy with power, will never see reason or come to sense or take up the responsibility.

SHRI ADHIK SHIRODKAR (Maharashtra): Sir, I associate myself with the grief that has been expressed by the hon. Minister for Railways. However, neither words nor compensation can assuage the grief that has fallen upon them. I have two pertinent requests to make. Many accidents had taken place in the past. Reports have been given. The report of the present accident will be given. The report of the present accident will be given. Some of my colleagues have made a doomsday prophecy that there will be accidents in the future. I request the hon. Minister to kindly assimilate all these reports, find out the common thread that runs through all these reports and if the common thread is the obsolescence of the equipment or the paucity of funds, I would request that that should be taken as a major thrust of the new policy.

4 P.M.

Instead of demanding new lines and new railway stations, stop all this progress and try to make the railways that are already there up-to-date, up to the mark, with new technology. If this is done, the accidents in future can be avoided.

SHRI R.K. KUMAR (Tamil Nadu): I would only like to point out two things. The name accident is supposed to be an unexpected rare event. But as far as the Indian Railways is concerned this is becoming frequent. I would not even call it an accident. In every such incident, there is a systems failure or a human failure — My learned friend Shri Gurudas Das Gupta said it is human failure, I do not agree with that—I would not refer to each incident as an accident at all. In each incident, what is the lesson we have learnt? What are the earlier reports? What is the cause of the accident and how do we avoid it in future? I do not know whether such exercise is being done by the Railway Board. This is stated to be a freak accident. I remember, several years back, in Tamilnadu the Salem-Jolarpet. Section there was an accident of a similar type—A fast moving passenger train rammed headlong into a stationary goods train and the bogies fell into the parallel track and the third train rammed into such bogies. What lesson did the Railways learn after the accident of the Salem-Jolarpet section several years back? You have not learnt any lesson. My suggestion is, whatever lessons they have learnt in the past, what action has been taken on that to avoid future recurrence of such incidents? Recently, I had an occasion to travel for 15 days by train all over Europe. I would suggest to the hon. Minister to depute people from the Railway Board to travel for 15 days in European Railways to see the speed, the safety, the punctuality and perfect service. Before I conclude, Sir, on behalf of the AIADMK Party, I place on record the deep appreciation for those villages who came on the scene and rendered selfless service.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shrimati Kamla Sinha. She is not present.

SHRI VEDPRAKASH P. GOYAL (Maharashtra): Sir, first of all, I associate myself with the sentiments expressed for more than 200 country-men who have died in this accident. There are a few questions which I want to raise. The responses to preliminary enquiries which is mentioned in the Times of India have also been indicated in the hon. Minister's Statement. The Frontier Mail and Jammu-Sealdah Express are the oldest trains, maybe more than a century old. They are old premiumtrains. The inspection must be very good and on schedule. If any mechanical failure is found, then the responsibility should be nailed from the lowest inspector to the persons to whom these reports go. Normally, these reports get filed. These two are trunk routes. What is mentioned in the paper is that the tracks are new. The question of obsolescence or old tracks does not arise. A senior Railway official is quoted to have said that it is one of our best tracks recently electrified but not inaugurated. Therefore, both the trains were running on diesel. There is a mention in the Statement that the over-head equipment tripped at 3.30 a.m. I do not know what is the relevance or significance of that tripping. Both the trains were not running on electricity, they were

running on diesel. Another interesting thing mentioned in the Times of India is that low temperature causes fractures upto six inches of rails. It says that a large number of such cases have been reported from various places in the North in recent weeks. I would like to know what action was taken on such a report, which was a very dangerous report and on which instant action should have been taken. Rail tracks have been laid all across Siberia, which is below zero temperature. They run there. We are not short of metallurgy in India. What are the specifications of these rails which cannot withstand this temperature? And who has drawn the specifications which are not suitable for the climatic conditions here? We have a big RDSO organisation manned by experts with thirty to forty years of experience. It has directors sitting in big positions. They draw these specifications. What have they done and which of them is responsible? Will any action be taken? Has any action been taken at any time in the past against any RDSO official who has been found failing in his duties? They sit like fat cows in big positions and their dereliction of duty goes unnoticed.

There is a mention again of three-four minutes' time-gap, followed by a statement that if it had been five minutes, the crash could have been averted. These figures have been mentioned separately as seven minutes or whatever. I am shocked and surprised. What is the Sensitive Control and Monitoring Equipment, which did not respond to 'four minutes', but which would have responded to 'five minutes'? Is it a matter of setting the instrument at 'five minutes' or 'seven minutes' or is it that the instrument was not working or is it that nobody knows what has happened? I hope that some of these things will come out in the inquiry that has been set up. Is this Sensitive Control and Monitoring Mechanism mechanical or electrical or electronic? With the advancement of electronics in India today and the contacts of Indian railways with the railways abroad, do we have the latest equipment? We keep on discussing accidents here again and again. A lot of modern equipment is available. A lot of modern communication equipment is also available—communication from one train to the other, communication from the train to the station and so on. All these have been recommended but have not been used, probably, for want of funds. But the funds cannot have precedence over lives that we have been losing. Then, is there any equipment on the head of the engine, some sort of photo-electric equipment, which could trigger deceleration or stop the train if there is an obstruction on the track? I would like to know whether such a provision has been made. Or, is it under consideration? In 1993-94, it was mentioned that the then Railway Minister, Shri Jaffar Sharif, had ordered that the centre-to-centre gap should be increased from five metres to ten metres. The newspaper says that for a shortwhile it was done on a small portion of track, but after that it was given up. I would like to know whether a new sanction was taken from the Railway Board or the Railway Minister or whether it petered out because the report says that there were no funds available for these important orders, which were not followed. After all, if one train derails, it is not good that the other one should fall on this one, and the derailed train is made to bear the additional brunt. There is some failure in instructions having been given, orders having been issued, but not followed. Over the years, the railways have been working like that. Over the years, there has been carelessness, which has been discussed here many times.

Finally, the Railway Safety Committee has been set up under Justice Khanna recently. I am sure it must be by the present Ministry. Its report has not come. Now, reports of such committees on safety aspects must come fast. Between the setting up of such committees, their reports and action thereon, if accidents keep on taking place and we keep on losing precious lives, somebody has to be responsible for that and those who are responsible must be brought to book.

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिम बंगाल): महोदय, मैं इस भयंकर रेल दुर्घटना में मारे गए लोगों के प्रति शोक और उनके परिजनों और शोक-संतप्त परिवारों के प्रति अपनी हार्दिक संवेदना प्रकट करती हूं।

महोदय, मंत्री जी ने जो स्टेटमेंट दिया है, वह काफी कुछ अखबारों की रिपोर्ट से मिलता-जुलता है। मैं सबसे पहले उनसे यह पूछना चाहती हूं कि पहले दिन तो 208 यात्रियों के मरने की खबर आई थी लेकिन उसके बाद बुरी तरह से घायल लोगों में से क्या किसी की मृत्यु का

समाचार मिला है? महोदय, रेल मंत्री जी ने खुद यह स्वीकार किया है कि यह दुर्घटना रेल सामग्री की खराबी के कारण हुई है। यह शिरोपरि उपस्कर क्या है और यह किस तरह फंक्शन कर रहा था? किस कारण से ये गाड़ी के डिब्बे पटरी से उतर गए? इसकी विशेष जांच कराई जानी चाहिए।

महोदय, इसी सिलसिले में मैं सीकरी रिपोर्ट का जिक्र करना चाहती हूं। उसमें यह सिफारिश की गई थी कि प्रति 200 किलोमीटर के बाद ट्रेन के परीक्षण की प्रणाली अपनाई जाएगी। वह प्रणाली क्या बंद कर दी गई है या अभी तक है? यदि बंद कर दी गई है तो उसे फिर से चालू किया जाए। फिरोजाबाद की भयंकर दुर्घटना के बाद स्टैंडिंग कमेटी की रिकमंडेशन पर तत्कालीन मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि हर स्टेशन पर ट्रैक सर्किट की व्यवस्था की जाएगी। तीन वर्ष बीतने वाले हैं लेकिन अभी तक वह व्यवस्था शुरू नहीं हुई है। उसके बारे में मंत्री जी बताएं। एक बात मैं यह भी स्पष्ट करना चाहती हूं कि मैंटेनेंस में 10 प्रतिशत खर्च करने की बात है और अगर वह 10 प्रतिशत खर्च किया जा रहा है तो ट्रेनों की मैंटेनेंस ठीक से क्यों नहीं हो रही है?

महोदय, सीकरी कमीशन ने यह भी सिफारिश की थी कि हर लेवल क्रॉसिंग से निकटवर्ती स्टेशन तक और जहां से गाड़ी शुरू हुई है और जहां गाड़ी को पहुंचना है, वहां तक अच्छा कोआर्डिनेशन और कम्युनिकेशन होना चाहिए। महोदय, मैं कलकत्ता की रहने वाली हूं, इस दुर्घटना के ठीक बाद सियालदेह स्टेशन पर मैंने जाकर देखा कि वहां कैजुअल्टी लिस्ट नहीं लगी थी। एक्सीडेंट की खबर सुनकर यात्रियों के रिश्तेदार बहुत ही परेशान थे अपने लोगों का हाल जानने के लिए। इस प्रकार की दुर्घटनाएं होती रहती है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहती हूं कि कम से कम यह व्यवस्था की जाए कि किसी ट्रेन एक्सीडेंट के तुरंत बाद वहां हताहतों की सूची लगाई जाए जिससे लोगों को सुविधा हो सके।

महोदय, इकॉनमी के नाम पर जो स्टॉफ है, वह कम किया जा रहा है जिसके कारण मैंटेनेंस ठीक से नहीं हो पा रहा है। यह दुर्घटना उस समय घटी है जब 2 गाड़ियां समानांतर गुजर रही थीं। दो गाड़ियां जब समानांतर गुजर रही हों तो उनकी गति को नियंत्रित करने के निर्देश दिए जाने चाहिए क्योंकि जब भी ऐसी गाड़ियां गुजरेंगी तो जो लोग यात्रा कर रहे हैं, उनको भयंकर पैनिक का सामना करना पड़ेगा। इस दुर्घटना में यही हुआ और शिरोपरि उपस्कर ट्रिप कर गया और सैकड़ों लोग घायल हो गए और मर गए।

महोदय, अंतिम बात मैं यह कहना चाहती हूं कि ये जो ओवरऐज कोचेज अब तक चलाए जा रहे हैं, ऐसे कोचेज को बहुत दिनों पहले कंडम करने की बात कही गई थी। इनके स्थान पर नए कोचेज लगाए जाने चाहिए।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहती हूं कि यह जो दुर्घटना हुई है, इसमें कुछ बातें ऐसी हैं जिनके लिए न्यायिक जांच अत्यंत आवश्यक है। वह न्यायिक जांच कराई जाए और समयबद्ध रूप में कराई जाए। इसी सैशन में यदि हम लोगों को उस जांच की रिपोर्ट यदि मिल जाए तो बहुत अच्छा होगा। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद।

DR. M.N. DAS (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for having permitted me to speak a few words on this. Our Railway Minister is a noble man. Noble in the sense, he keeps his promises. But, I can assure the House that he can never make a promise on the floor of the House that never in future, during his Ministership, such disastrous accidents will not take place. At best, he can make a promise that a report will be submitted within two weeks or within two months. Taking advantage of his goodness, I request the hon. Minister to kindly make a trip in H.G. Well's time machine to the last century.

There was a socio-religious system in our country that when a group of pilgrims or an individual pilgrim would decide to take a long journey to a place of pilgrimage, near and dear ones, kith and kin, villagers and local people would come to see him off, to bid farewell, shedding tears, thinking that the pilgrim may never return. Today, in the ultra modern age, age of mobility, age of sophisticated transport system, when I go to the railway station to see any one of my kith and kin off to a distant journey, psychologically, I feel that I may not see him again. May be for train accident.

Sir, train accidents have become such a common phenomenon in our country that one fears to undertake a journey. It is not during this Ministry's time but in the Ministries of the last one or two decades continuously, almost frequently there have been disastrous railway accidents. Whatever may be the causes, we have to see to the causes and think of remedies. Of course, one major cause is human error. The slightest mistake, even by a linesman or a driver, may lead to a heavy toll of life.

The second cause is what the Ministry people say, the material failure. The main material failure is; the track may be defective, the sleepers may be defective, but more appropriately, it is a mechanical failure. Engines may be very old or signals may not be working well or station masters may not be communicating. These human errors or mechanical errors may be condonable. But, what is the feeling of the common people? The people feel that some kind of an administrative callousness, an indifference towards the safety of the passengers the travellers. Station masters will not care. Nobody would explain why the train was running 12 hours late! I request the Railway Minister to kindly make a trip in a particular train called the Guwahati-Bangalore Express. Two or three times I have travelled in it. It runs 7 hours late, 12 hours late. Nobody would explain the reason why, but it is a different matter. Coming to accidents, these may be due to many factors and many causes. But what are we going to do? Appointment of commissions! If one would make an investigation or a study of the reports of the commissions or does a research on the reports of the commissions, one would come to know that after a long process of enquiries, evidences and investigations, finally there are confusing words and the conclusion would be vague and ambiguous, so much so that reports of all the commissions would be like mere bundles of papers. We have to think of remedies. I would appeal to the hon. Railway Minister to kindly ask his specialists in the department to make a study of all the accidents that have taken place during the last two decades. Let them find out such and such causes as common causes and such and such errors as common errors. If you pin-point the causes leading to accidents, you can think of avoiding such type of mistakes. Similarly you have to think of remedies. It is said, to be forewarned is to be forearmed. Be forewarned, be it the Khanna disaster or, the Purushottam disaster. Let they be warning to the Ministry to be forearmed so that such accidents would be avoided. I think, the hon. Minister will give his kind attention to this. Thank you.

DR. RAJA RAMANNA (Nominated): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would also like to express my condolences especially because it was an accident following an accident which led to a very horrible situation. I also spoke in 1993 in this August House when a train accident took place. I am afraid what I have to say is not different from what I said in 1993. First of all, just blaming the staff, which is an internal matter, will not help. It will only demoralise the staff further. Of course, if there is somebody who has to be sacked, that is for the Minister to decide. But, to say that sacking a few people or hanging them in public will solve the problem, is no way near the answer. There is not doubt that our trains are much better than what they used to be. I took pleasure in going to Chandigarh in 2½ hours. It is a fast train. It even worried me whether all the necessary precautions for a fast train had been taken. But I was very happy when the journey was completed. It looks as if the technology is still 100 years old, partly because I can never expect two trains hitting each other, as it happened in the earlier accident. But, this is, of course, a very strange one in which two carriages had fallen on the other side. We have reached a stage, as has been pointed out by Mr. Goyal and others, where the technology of passing on information has become so good and fast that all the trains in the areas should know whether any strange thing has occurred. It seems that the message was passed on from the Station Superinten from one side. But, it never reached the other man. Our method of passing on information is very old fashioned and certainly it is pre-Second World War. There are many ways by which information should be immediately passed on to the other trains nearby and they should take necessary action. I would like to refer to the organisation referred to by Mr. Goyal, the RDSO, which should be one of the kingpins of the whole railway system. But I have a feeling — I may be wrong — that it is treated as something which should be there because all other organisations have a research and development group which does R&D for itself in a small way. I do not know whether it has become the kingpin, the most important chain linking the whole organisation. If R&D is given due respect by all the people concerned, there is no doubt that they will keep safety at the highest level. Metallurgical safety, mechanical fault, etc. were referred to in so many words. For the same thing, we have to

keep the information going on as fast as possible and to keep the statistics of all the failures would be a wonderful thing. I do not know what the position of RDSO is. Certainly, Sir, I would not recommend a judicial inquiry for one reason. We keep our judges so busy with judicial inquiries that they do not have time for doing ordinary justice. I would say that you should have a regular technical inquiry with outside people who would check whether modern things have been implemented, keep in touch with other organisations abroad and see that we are one step ahead of them and not one step behind them. This country has got enough technology. This country has the Space and other Departments which have very fast connection, very reliable connections — one-in-three failure connections. With that, I am sure, our Railways would improve to a very high position. Such accidents should not take place. Thank you.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Sir, while I join my esteemed colleagues in extending my condolences to the bereaved families, I think there is a little confusion with regard to material failure. This is the English version. The Hindi version is 'samagrik kharabi ke karan'. It means due to the failure of some equipment'. I presume material failure is caused by mechanical failure or metallurgical problem or coupling failure and all that.

This is, probably, what the impression it is trying to give. I am sure, the hon. Railway Minister would clarify this "Material failure." I am not reiterating what has been said. But, I must say that a consensus has been reached on two or three points. That is what Mr. Shirodkar and Mr. Krishna were telling regarding the action taken reports on the enquiry committee report, commonality features, etc. I think, that is one of the consensus which we have reached.

Similarly, Mr. Krishna was telling about the main problem of financial constraint for track maintenance. I think, some of us have also joined with him. This is something where there is absolutely a lack of will or it is a problem with regard to finance. There is something which is lacking there. I suggest — I do not know whether the Railways have already a system — notwithstandign the financial constraints, where the financial constraints are there, categorising the track system into different groups and sub-groups; say, "very safe", "Not safe", etc. you cannot say it is unsafe. But, on mediocre safety, any categorisation is there? And based on that, whether any specific guidelines are there to the operating and maintenance staff so that where the safety margin, I mean, the safety code is not that high, the check will be more? It is said that this track is a new track. There has to be some check list. Is there is any accountability system for the safety codes? Is there is any system of checking for every 200 Kms. or upto 200 kms. when the track is new an it will be 100 kms. if the track is an old one? I would like to know from the hon. Minister whether there is any such system. I agree that you are going that you are to have an enquiry. But the main point is credibility and confidence. It is such a disastrous accident, there has to be a confidence-building exercise. That is why we talk about a judicial enquiry. There is a general tendency among professionals, and I share that as a professional, to avoid accountability to pin-point the responsibility on non-railway reasons. I am not trying to blame the whole railway system for this. This is a specific sort of weakness that we, the professionals, have. We find out the reasosn somewhere else. So, to see that this will not happen this time, I would suggest a judicial enquiry which will go into the whole thing. After ten days, the preliminary report will come and that enquiry will also take into consideration the fact that where finance is required for track maintenance, etc., money should be given irrespective of many political reasons or constituency reasons for new trains and new lines. For this particular safety aspect, I think, a judicial enquiry is necessary. But before that, there should be some accountability. Mr. Minister, you have not fixed any accountability. I have never heard that for any railway accident, beyond a station master or a gangman anybody else has been punished. The acountability has to eb fixed at some level. The way you do it, we leave it to you.

But, accountability must be fixed at some level. What type of action taken report or feedback has been given to the Ministry on the track maintenance has to come out. The whole

idea of passing the buck, whether you say about the finance, etc. has to be stopped. The accountability fixing at some level, whether you call it rolling of heads or whatever, has to be there. A judicial enquiry will help in confidence-building and in building the credibility of the system before the people.

Thank you.

SHRI J. CHITHARANJAN (Kerala): At the outset, I would like to associate myself with the sentiments expressed here of condolences to the bereaved families and also sympathies to the injured persons. There was a time when, in the Railways, accidents used to occur very rarely. But, that is not the case now-a-days. If you look at the history of the last ten years or so, these accidents of great magnitude and also of lesser magnitude have become a regular phenomenon. Quite often it happens. The derailment of trains is happening everyday in one or the other part of the country. I know that in Kerala, on the line from Ernakulam *via* Kottayam to Thiruvananthapuram, just before Kottayam and after Kottayam, there is a place, where almost every week, at least, one derailment takes place. That has been taking place for years together. Again and again it occurs. Regarding these accidents, several inquiries have been conducted, either by officials or by high-powered commissions. But, the reports have not seen the light of the day. Therefore, we are not aware of the contents of the reports. But, some of the reports might have gone into the details. I am sure that most of the reports might have brought forward the reasons for various accidents. But, I am doubtful whether the Railway Board authorities or the zonal railway authorities have gone into those reports, taking note of the reasons that they have stated and the recommendations that they have made, and taken steps so that such occurances do not take place in future. If, after submission of several reports also, it has not been done by the Railway Board or the zonal authorities, it is definitely a failure on their part. It is not only a failure, but it is really a crime because it affects the lives of thousands and thousands of people, safety of passengers. Therefore, my suggestion is: firstly, the Railway Ministry will have to appoint a committee to go into the various reasons which have been pointed out by the various inquiry commissions, appointed earlier. Then it will have to look into whether they had implemented the recommendations made by them.

As far as I understand, the maintenance is a casualty here. That is one thing that is being neglected, and the negligence is becoming more and more. That is what I understand. There are certain norms in the Railways regarding the maintenance of tracks, regarding the wagons. If a wagon has travelled certain kilometres, it will have to be checked and a certificate will have to be issued by the officers concerned. Same is the case in regard to various other things. But, that is not being done nowadays. Therefore, the Committee will have to go into details whether the existing rules are being followed in regard to these things, whether the safety arrangements are properly taken care of. This thing should also be done.

Regarding the present incident, I am also of the opinion that it is better to have a judicial inquiry into it because if it is being conducted by officials, normally, there is a fear that they will always try to cover up the things. Therefore, such a judicial commission should be constituted. This is what I want to submit.

श्री संघ प्रिय गौतम: उपसभाध्यक्ष जी, प्रात: हमने अपने संसदीय दल की बैठक में और इस सदन में हताहतों को श्रद्धांजलि अर्पित की और संतप्त परिवारों के प्रति संवेदना प्रकट की, मैं इसकी पुनरावृत्ति करता हूं। क्षमा चाहते हुए सदन के सभी सम्मानित सदस्यों से मैं यह कहना चाहूंगा कि कारण कुछ भी रहें, दुर्घटनाएं होती रही हैं, दुर्घटनाएं होती रहेंगी। डीरेलमेंट होते रहे हैं, डीरेलमेंट होते रहेंगे कारण चाहे दैविक हों चाहे व्यक्तिगत हों चाहे मशीनरी फेलियोर के हों लेकिन एक गलती रेल विभाग की मैं अवश्य मानता हूं कि आज से कुछ वर्ष पहले सारे देश में इकहरी रेल लाइन थी। जब रेल लाइनों का दोहरीकरण हुआ, प्रमुख रेल मार्गों पर नई रेल पटरियां बिछी, नए पुल बने लेकिन दोनों समानान्तर रेल लाइनों के बीच में दूरी बहुत कम रखी गई।

अगर दो रेलगाड़ियां समानांतर एक साथ चलें और भीड़ इतनी हो कि दरवाजों पर भी लटके हुए हों तो वह आपस में भी टकराकर मर सकते हैं। इतना कम फासला इन रेलगाड़ियों के बीच में है। जब नयी पटरियां बिछाई गयी थीं, नये पुल बनाये गये थे तो उन पटरियों का फासला बढ़ाया जा सकता था। एक रेल पटरी पर जब डीरेलमेंट होता है तो दूसरी पटरी पर डिब्बा जा गिरता है। भले ही

दुर्घटना न हो लेकिन ट्रैफिक जाम हो जाता है, रेलगाड़ियां रूक जाती हैं, यातायात ठप्प हो जाता है। तो इस सबसे बड़ी गलती के दूरगामी परिणाम क्या निकलेंगे? दूरदेशी को ध्यान में नहीं रखा गया जब कि रेल पटरी के दोनों तरफ रेल बाउंडरी के बीच में बहुत सारी जमीन पड़ी हुई है। मैं कहना चाहूंगा कि अगर भविष्य में इन दुर्घटनाओं को रोकना है और इस आर्थिक संकट का बहाना न हो तो इन दोनों रेल पटरियों का फासला बढ़ाया जा सकता है और यह करना ही चाहिए कि कम से कम डीरेलमेंट के कारण दूसरा यातायात नहीं रूके और इस तरह की दुर्घटना न हो। इस दुर्घटना से संबंधित एक बात मैं जानना चाहूंगा। मैं कोई मैकेनिक तो हूं नहीं लेकिन कॉमन सैंस की बात है कि जो डिब्बे कटे, वह डिब्बे अगर बिल्कुल अलग हो गये तो झटका नहीं लगेगा और रेलगाड़ी चली जाएगी। लेकिन उतरने के बाद, डीरेलमेंट होने के बाद डिब्बे से डिब्बा कटा नहीं तो उन डिब्बों को खींचने में इंजन को बहुत ताकत लगानी पड़ेगी और इंजन रूक जाएगा। यह पता लग सकता है कि डिब्बे कट गये हैं और तुरंत ड्राइवर उतरकर इसकी चैकिंग कर सकता है। तो मैं यह जानना चाहूंगा कि मंत्री महोदय, मौके पर आप लोग गये और आपने उन डिब्बों को अलहदा होते हुए देखा। तो क्या वह झटके से टूटे और जो डिब्बे पड़े हुए थे उनकी कहीं घसीटन भी आपने देखी? इस बात का पता लगाएं और जो मैंने पहले सुझाव दिया है, उस पर भी ध्यान दें। धन्यवाद।

SHRI RANGANATH MISHRA: Sir, I am of the view that this matter should be looked into judicially and an Inquiry Commission or a Committee with a presenting judge should be set up. We are looking into an event which has already taken place, with a view to finding out how exactly we can avoid an accident of this type in future. Therefore, probity should be there. It should be broad-based and all possible angles should be examined. A Committee, presided over by a judge and experts present as members, will be most suitable for this purpose. It will be difficult to suggest that the lines may be kept at a distance now. It will involve a huge expenditure.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): That was his opinion.

SHRI RANGANATH MISHRA: It will be a huge expenditure, so; it may not be possible. But, methods can be found out by which this can be minimised. Last year, I found in the track between Calcutta and, probably, Waltair — we had reports of about 20 times — bogies had jumped off the rail tracks.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: There is piece of information.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Mr. Gautamji, don't stand up without taking my permission. मैं आपसे कह रहा हूं कि उनको बोलने दीजिए.

श्री संघ प्रिय गौतम: सर, मुझे इजाजत दीजिए.

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): हां देंगे. .. (व्यवधान).. वह आपके बारे में नहीं बोल रहे हैं.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: There is a comment on me. Therefore, I would like ...(*interruptions*). He has passed a comment. I can suggest ...(*interruption*) no expenditure. (*interruptions*). I can do it.

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): वह आपका ओपीनियन है.

SHRI RANGANATH MISHRA: I had no intention to comment on him at all.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I told him that. (*interruptions*)

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: So far as a judicial inquiry is concerned, justice delayed is justice denied. (*interruptions*).

SHRI VAYALAR RAVI: Sir, what is the problem with him?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): There is no problem.

SHRI RANGANATH MISRA: Therefore, I suggest that a broadbased committee be set up and the Minister may look into it quickly. He may bear in mind that the tracks require a special attention so that the jumping of the tracks is not there.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद! मैं इस दुर्घटना में जो लोग स्वर्गवासी हुए हैं उन सब के लिए अपनी शोक-संवेदना व्यक्त करता हूं, अपने आप को शामिल करता हूं। मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान उनके वक्तव्य में दी गई दो-तीन बातों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। एक तो आपने खुद ने बताया है कि फ्रंटियर मेल जिसे हम स्वर्ण मंदिर मेल कहते हैं वह 50 मिनट लेट थी, जैसा कि चन्द्रेश जी ने बताया, आपके बयान में भी है, और दूसरी गाड़ी जो टकरा गई वह करीब

18 मिनट लेट थी, सियालदह एक्सप्रेस भी 18 मिनट लेट थी। कृपया अगर आप इन्क्वायरी के टर्म्स ऑफ रेफरेंस में इस बात को शामिल करेंगे तो सम्भवत: उस कंट्रोल की जिम्मेदारी निकल आएगी कि जिससे यह गाड़ी लेट नहीं होती और यह वहां से करीब पौने तीन बजे निकल चुकी होती और शायद इस दुर्घटना को टाला जा सकता था या टल जाती। एक तो मैं इस पर आपका ध्यान आकर्षित करूंगा।

दूसरी बात यह है कि इतनी महत्वपूर्ण गाड़ियों में जो आपके ड्राइवर्स वगैरह चलते हैं वह प्रवीण होते हैं या नहीं होते हैं। कहीं ऐसा तो नहीं है कि वे प्रवीण नहीं होते हों। इनके कारण भी यह दुर्घटना हो सकती है।

तीसरा, मेरी आपसे एक विशेष प्रार्थना है कि यह जो मुआवजा आप बांटेंगे, जैसे कि यहां सदन में एक सम्मानित सदस्य ने बताया है, करीब आठ, साढ़े आठ करोड़ रुपया आप मुआवजा बांटेंगे, हालांकि उससे मरे हुए मनुष्य वापस नहीं लौटते हैं, लेकिन इस सब को और आपका जो रेल का नुकसान हुआ है उस सबको जोड़े तो यह करीब 12-13 करोड़ के आसपास बैठेगा। यदि आप पहले दुर्घटना का पूर्वानुमान नहीं लगाएं और इस रुपये को आप रेलवे में आधुनिकतम संचार साधनों पर खर्च करें या आधुनिक सुविधाएं आप इन गाड़ियों को देंगे या अपने रेल के नेटवर्क को देंगे, तो उससे भी आपको रेल दुर्घटनाएं टालने में सहायता मिलेगी।

मुझे आपसे दो बातें विशेष तौर पर कहनी हैं। यह जो नया शब्द आपने कोइन करके दिया है आपके रेलवे बोर्ड वालों ने मेटेरियल फेल्योर। ऐसा न हो कि इन्क्वायरी आते-आते यह फेल्योर इममेटेरियल हो जाए। इसका भी आपको ख्याल रखना पड़ेगा। यह बड़ा विचित्र सा शब्द हमारी जानकारी में आया है। आपको यह भी ध्यान रखना होगा कि कहीं इसको स्थायित्व न मिल जाए, वरना सारा मामला इममेटेरियल हो जाएगा। मैं पहले आपको यह निवेदन करना चाहता हूं। मेरा आपसे दूसरा निवेदन यह है कि इसमें किस तरह के लोग गए हैं इसका तो कोई आप सर्वेक्षण नहीं करा सकते हैं। इसमें कई कलाकार गए होंगे जिनका इसमें देहान्त हो गया होगा, कई अच्छे किसान चले गए होंगे, कई आपके अच्छे टेक्निशिएन्स चले गए होंगे, कई साइंटिस्ट चले गए होंगे, कई विचारक इसमें चले गए होंगे, डैथ वाले मुसाफिरों में । तरह-तरह के लोग इसमें चले गए होंगे तो यह जो कम्पनसेशन का सिलसिला है इस पर क्या आप पुनर्विचार कर रहे हैं? या कोई ऐसा कुछ नियम, प्रतिनियम बनाएं क्योंकि गौतम जी ने यह कहकर आश्वस्त कर दिया है कि ऐसी दुर्घटनाएं होती रही हैं और होती रहेंगी आगे भविष्य में भी। हमको इस दिशा में भी सोचना चाहिए।

अन्त में मैं एक विशेष बात निवेदन करना चाहता हूं जिस पर आपको विशेष ध्यान रखना होगा। जैसा कि अभी एक सम्मानित सदस्य सामने से बोल रहे थे सदन में, उन्होंने कुछ नाम बताए संस्थाओं के जो वहां पर सहायता के लिए चली गई। मुझे बहुत अच्छा लगा कि कुछ संस्थाएं वहां पर चली गई। लेकिन अगर उन्होंने संस्थाओं में कांग्रेस सेवा दल और यूथ कांग्रेस के लोगों का नाम भी जोड़ा होता तो मुझ जैसे आदमी को थोड़ी तसल्ली हुई होती। मुझे विश्वास है कि उन्होंने इसका नाम जानबूझकर नहीं छोड़ा होगा। मैं इसका राजनीतिकरण नहीं करना चाहता हूं, लेकिन चूंकि उधर से बात आई है इसलिए मुझे कहने का हक हो गया है, वरना मैं नहीं कहता। ये अपनी-अपनी संस्थाओं के नाम लेकर के हमको प्रोसीडिंग्स से बाहर रखना यह परम्परा इस सदन में नहीं होनी चाहिए। मैं यह आपसे प्रार्थना करता हूं।

एक चीज विशेष है कि कभी भी किसी भी दुर्घटना का समाचार मिले और हमारे रेल मंत्री कोई हों, वह अगर वहां दुर्घटनास्थल पर जाते हैं तो उसके लिए कोई ऐसा नियम प्रतिनियम बना लें कि जितने उपलब्ध एमपीज़ हों उसमें से दो-चार-पांच एमपीज़ को अपने साथ ले जाया करें या उस क्षेत्र के एमपी को सूचित करें कि हम वहां पहुंच रहे हैं। अगर ऐसा किया जाए तो बहुत सारी विषमताओं से बचा जा सकता है। रहा सवाल, कृष्णा जी ने आपसे त्याग-पत्र की बात कही, हम त्याग-पत्र नहीं मांगेंगे, मैं भी नहीं मांगूगा आपसे क्योंकि अगर नैतिकता की दृष्टि में आपकी गाड़ी अप लाइन पर चल रही होगी तो आप त्याग-पत्र दे देंगे और यदि वह डाउन पर चल रही होगी तो आप कभी त्याग-पत्र नहीं देंगे। रेल का मामला ऐसा ही है। अप एंड डाउन वाला मामला चलता ही रहता है इसलिए मैं त्यागपत्र की बात नहीं करता। लेकिन यह जरूर है कि हम इतने सन्नध हो जाएं कि कम से कम आगे के लिए हम इन सारी बातों को टाल सकें और इस सदन को यह यश जाए कि इसमें इस दुर्घटना के बहाने जो बहस हुई थी, उस बहस के इतने अच्छे नतीजे निकले। भविष्य में वर्षों तक कम से कम अगली शताब्दी तक हम इन सब रेल दुर्घटनाओं से बच सकें, यह मैं जरूर आपसे निवेदन करूंगा। उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभार मानता हूं। धन्यवाद।

श्री खान गुफरान जाहिदी (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रगुजार हूं कि आपने मुझे मौका दिया है। सबसे पहले मैं इस इतेफाकी हादसे

में मरने वालों के गम में अपने को शरीक करता हूं। मैं दो-चार बातें कहना चाहता हूं। इस स्टेटमेंट को पढ़ने से पता चलता है कि एक गोल्डन टैंपल मेल के पिछले 9 डिब्बे दूसरे ट्रैक पर गिर गये और एक गाड़ी जो दूसरी तरफ से आ रही थी उससे टकरा गये। इस स्टेटमेंट के मुताबिक इंजिन और कुछ डिब्बे एक किलोमीटर दूर तक चले गये। मैंने तो आपकी ही स्टेटमेंट पढ़ी है। इस बीच में उधर से भी एक गाड़ी आ रही थी। हमारी मार्डन एज में भी कई रेल एक्सीडेंट्स हुए फिरोजाबाद का इससे भयानक एक्सीडेंट हुआ और बिहार में हरदोई वाला हुआ। गाड़ी के पीछे से गाड़ी आ गई और वह टकरा गई। इस मार्डन एज में स्टेशन से गाड़ी निकलने के बाद दूसरे स्टेशन तक पहुंचने के बीच में क्या ऐसा कोई सिस्टम एडोप्ट किया गया है। हम अपने इंजिन ड्राइवर को, गार्ड को, स्टेशन से किसी तरह से इलैक्ट्रोनिक सिस्टम से कन्टेक्ट कर सकें।

पिछली बार जब मैं इलैक्ट होकर इस सदन में आया तो दिसम्बर के महीने में ही एक हादसा हुआ था। उसमें हमारे साथ 10-15 एमपीज साहिबान जा रहे थे और मुरादाबाद से पहले ही वह वाकया हो गया। उस गाड़ी में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब का भी डिब्बा लगा हुआ था। जो 6-7 एयर कंडीशन्ड के डिब्बे वाले लोग थे अच्छा हुआ कि हम लोगों पर ही विपदा आ गई। वहां पर ट्रैक हट गया था और डिब्बे नीचे बैठ गये। वहां पर रिलीफ की गाड़ी पांच घंटे तक भी नहीं पहुंची थी। हमारे यहां लार्ड मैकाले का सिस्टम बना हुआ है। मंत्री जी क्या स्टेटमेंट दें। रेलवे बोर्ड के कुछ साथी बैठकर स्टेटमेंट बनाकर देंगे तो मंत्री जी कहेंगे कि लाओ भाई, डिफेंड करेंगे। उसमें लिखा हुआ है ''आर्डर टू रीथ'' कब पहुंचा, ये नहीं है। यह बड़ी कमाल की बात है। हमारी ये इत्तिला है कि आसपास के गांव वाले लोगों से जो कुछ बन सका उन्होंने किया। उन लोगों को आपने मुबारकबाद भी दी है और उनका आपने बड़ा शुक्रिया अदा भी किया है क्योंकि उन्होंने बहुत पहले जो कुछ भी उनसे हो सकता था उन्होंने किया। आपकी रिलीफ ट्रेन वहां चार-पांच घंटे लेट पहुंची। ये वाकया सामने आया है। हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि आज कल डबल रोड बनती हैं, कारों के लिए डबल रोड बनती हैं और जब लम्बी ट्रेन चलती हैं, फास्ट ट्रेनों का सिलसिला है तो कोई न कोई मैथड इस्तेमाल करना चाहिए था। एक तो इलैक्ट्रोनिक सिस्टम बना दें। दूसरे यह कि रेलवे लाइन के बराबर टेलीफोन की तार चलती हैं, जब हमारा एक्सीडेंट एक बजकर बीस मिनट पर लखनऊ मेल पर हुआ, मैं वाइस चेयरमैन साहब से कहा रहा हूं, मैं गार्ड की तारीफ करूंगा कि वह उतरकर आया और उसने सब जगह पूछा कि कोई हताहत तो नहीं हुआ। इसके बाद उसने वायर पर अपना कुछ आला लगाकर उसी से टेलीफोन पर दोनों जगह मैसेज कन्वे किया कि हमारे इतने डिब्बे गिर गये हैं। ऐसी सिचुयेशन में हम हैं, हमको कुछ फौरन रिलीफ दीजिए। हम लोगों ने भी अपने अपने घरों पर टेलीफोन कर लिया। यह पोज़ीशन थी। इसमें ऐसा क्यों नहीं हुआ? जब गाड़ी गिर गई थी, यह बात की जानी चाहिये थी। आखिर रेलवे लाइन के किनारे-किनारे एक लाइन चलती है, टेलीफोन की लाइन चलती है या कोई भी लाइन चलती है, वह लाइन हमने देखी है, आज भी हम देखते हैं और हमेशा देखते रहेंगे, वह लाइन हमेशा मौजूद रहेगी। उसका क्यों नहीं इस्तेमाल किया गया, यह पूछने की बात है? इसमें अब क्या वक्त आ गया है कि बहुत खर्च की बात की जाती है। मेरा ख्याल है, जहां तक मेरी मालूमात है, रेल मंत्री जी, मैं पत्रकार रहा हूं और मैं बहुत अन्दर तक दाखिल हो चुका हूं, रेलवे बोर्ड के सीनियर अफसरों से भी मालूमात हो जाती है, आपका मैम्बर भी रह चुका हूं। मैं सच बता रहा हूं कि आपके रेल के जितने भी एक्सीडेंड हुए हैं और उनकी जो रेलवे सेफ्टी कमिश्नर की रिपोर्ट हैं या चीफ कमिश्नर की रिपोर्ट हैं, उनमें से एक पर भी अमल नहीं होता होता है। आखिर में सिर्फ एक लाइन जोड़ दी जाती है जिसमें यह रहता है "Budget provisions are not there. We are not going to take it up."

अमल की दुनियां में सब बरबादी है वरन् इस तरह के एक्सीडेंड सामने आ रहे हैं। रेलवे में एक से एक काबिल लोग बैठे हुए हैं और एशिया का सब से बड़ा कारपोरेशन है, इतने बड़े कारपोरेशन के अन्दर क्या यह मुमकिन नहीं है कि हम अपने रेलवे इंजिन के ड्राइवर और गार्ड को, कंडक्टर को सेलुलर टेलीफोन नहीं दे सकते हैं ताकि वह एक दूसरे से कनेक्टेड रहें। हवाई जहाज़ के अन्दर ऐसा सिस्टम होता है कि उनका ग्राऊंड लेवल से कनेक्शन रहता है। जब वह एक एयर फील्ड से निकल जाता है तो दूसरे एयर फील्ड से कनेक्ट हो जाता है। लेकिन हमारे दो स्टेशनों के बीच में, दो ट्रेनों के बीच में कनेक्शन नहीं रहता है। रेलवे में भी ऐसा कोई सिस्टम बनाया जाना चाहिये। मैं आखिर मैं सिर्फ ज्यूडिशियल कमीशन की बात इसलिए कह रहा हूं कि जब एक आदमी के मर्डर पर, एक-एक, दो-दो करोड़ के घपले पर इन्क्वायरी के लिए ज्यूडिशियल कमीशन बैठ जाते हैं लेकिन यहां तो हज़ारों लोग मर रहे हैं। ज़ाहिर है और यह नेचुरल बात है कि एक अफसर की गलती को पकड़ने के लिए दूसरा अफसर कैसे उसकी गलती मान लेगा। मंत्री जी, आप तो पौलिटिकल आदमी हैं, कैसे एक अफसर दूसरे अफसर की खता मान लेगा। आसानी से कोई नहीं मानता है। एक पुलिस वाला दूसरे

पुलिस वाले की गलती नहीं मानता है। आप एक आई०ए०एस० अफसर से दूसरे आई०ए०एस० अफसर की इन्क्वायरी करवा कर देख लीजिये तो आपको पता चल जाएगा। टेक्नीकल आदमी से दूसरे टेक्नीकल आदमी की इन्क्वायरी करवा कर देख लीजिये, वह हमेशा दूसरे आदमी पर ब्लेम डालेगा। इसलिए ज्यूडिशियल तहकीकात ज़रूरी है ताकि आवाम में भरोसा पैदा हो। बदऐतमादी पैदा होने से क्या नुकसान हो रहा है, खौफ़ का अहसास सफर करने वालों में जो पैदा हुआ है, मुझे उसकी बड़ी चिंता है आपको भी उसी का अहसास होना चाहिये कि हम पूरे ऐतमाद से सफर कर सकें। जितनी भी स्टैंडिंग कमेटयां बैठी हैं, एक माननीय सदस्य ने अच्छी बात कही कि उनके सारे मामलात को निकाल कर कम से कम आप अलग से एक कमेटी बैठाइये। ज्यूडिशियल तहकीकात तो होती रहेगी। आप तो कर्मठ मंत्री कहलाने का अधिकार रखते हैं और हैं भी सही परन्तु आप ऐसा काम कर जाइये चाहे आपकी मुद्दत मुख्तसर ही क्यों न हो, उस मुख्तसर मुद्दत में आप कोई अच्छा काम कर जाइये। मैं उम्मीद करता हूं कि आप कोई फैसला ज्यूडिशियल तहकीकात का करेंगे (**व्यवधान**)

एम माननीय सदस्य: मुख्तसर मुद्दत से आपका क्या अभिप्राय है?

श्री खान गुफरान ज़ाहिदी : मैं इस पर कोई कमेंट नहीं करना चाहता हूं। मैं चाहता हूं कि जितनी जल्दी आप ज्यूडिशियल कमीशन बैठायेंगे, ज्यूडिशयल तहकीकात कराएंगे उससे काम बेहतर होगा, अहसास बढ़ेगा, सेफ्टी की तरफ अहसास बढ़ेगा तभी काम आगे बढ़ेगा। धन्यवाद।

श्री बालकवि बैरागी: अगली शताब्दी बगैर रेल दुर्घटना की शताब्दी होगी, आप यह संकल्प कर लेंगे ...(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Hon. Members, ...(*Interruption*). Just a minute, please. I have to take the sense of the House. We have another five minutes left for 5 o'clock. Four more persons are there to speak. Shall I call them now? Can we complete the work today?

SHRI VAYALAR RAVI: Let us finish it, Sir. Today itself, we will complete the work.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri Naresh Yadav.

श्री नरेश यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल दुर्घटना में मृतकों के परिवारों के प्रति शोक संवेदना प्रकट करता हूं और घायलों के प्रति सहानुभूति प्रकट करते हुए कुछ महत्वपूर्ण बातें आपके माध्यम से रखना चाहता हूं। मैं पिछले दिनों एक रेल पदाधिकारी से बात कर रहा था तो उन्होंने एक अजीब बात बताई कि गाड़ी में पिट दो तरह से होता है।

एक को साधारण पिट कहते हैं और एक को स्पेशल पिट कहते हैं। जहां से गाड़ी ओरिजिनेट होती है वहां स्पेशल पिट में सारी चीजों की जांच होती है। पूरी प्रक्रिया उस गाड़ी में की जाती है। जहां से गाड़ी टर्मिनेट होती हैं वहां उसकी पिट में साधारण रूप से जांच की जाती है। लम्बी दूरी की गाड़ियां जो हजार, दो हजार, उन्नीस सौ किलोमीटर भी चलती है। कहीं उनकी ओरिजिनेटिंग है और कहीं टर्मिनेटिंग। लेकिन टर्मिनेटिंग प्वाइंट पर भी गाड़ी की बहुत बढ़िया ढंग से एक जिसे स्पेशल पिट कहते हैं हो सकता है शब्दों में कुछ हेर-फेर हो उसमें रेल की पूरी प्रक्रिया की जांच की जाए हर चीज की, हर पार्ट की तो फिर एक्सीडेंट्स रोके जा सकते हैं। जैसे कि श्री लाजपत राय जी ने बात रखी, गाड़ी जब खुली तो खुलने के तुरंत ही बात तीन डिब्बे गाड़ी से अलग हो गए, जोड़ से अलग हो गए, जहां जुड़ाव रहता है, ज्वाइंट रहता है। ठीक से अगर देख लिया जाता तो ऐसी घटना न घटती। चेक कर लिया जाता तो हो सकता है कि यह दुर्घटना रुक जाती।

एक दिन का वाकया है जब हम राजधानी गुवाहाटी से जा रहे थे तो मैंने देखा कि गाड़ी गाजियाबाद से आगे बढ़ी फिर उसका जो एक जैनेरेटर डिब्बा होता है उसमें से तेल की टंकी खुल गयी। तेल की टंकी का पाइप जो होता है वह खुल गया। पूरा का पूरा तेल गिर गया। नई दिल्ली से गाजियाबाद जाने में ही तेल की टंकी खुल गयी। भयंकर दुर्घटना होते-होते रुक गयी। ऐसा लगता है कि गाड़ियों का ठीक से ख्याल नहीं रखा जाता है या देखा नहीं जाता है। जहां उसके पिट होते हैं, स्पेशल पिट्स, वहां उनको गंभीरता से बहुत बढ़िया ढंग से देखा जाना चाहिए। इस बात पर भी निगरानी की जानी चाहिए कि वहां ढंग से उसकी निगरानी की जा रही है कि नहीं।

दूसरी बात मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि 3.13 सुबह में दुर्घटना घटी और हमारे माननीय साथी लाजपत राय जी वहां 4.00 बजे सुबह पहुंच गए, जैसे कि वे बता रहे थे। 4.00 बजे सुबह गांव वालों ने लकड़ी जला-जला कर रेस्क्यू का काम चलाया, लोगों के बचाव का काम किया। लेकिन 44-45 मिनट के बाद पता नहीं कितनी देर के बाद क्योंकि रिपोर्ट में नहीं है कितनी देर के बाद आपका रेस्क्यू वाहन पहुंचा। वहां भी एक साइरन, दो साइरन, तीन साइरन बजते हैं, बजने के बाद वे तैयार होते हैं जबकि उन्हें हमेशा एलर्ट

रहने के लिए कहा गया है। यहां भी कहीं न कहीं कोई कमजोरी रही है जिसके कारण ऐसा हुआ।

जुडीशियल इंक्वायरी की मांग सभी ने की है। मैं यह कहूंगा कि इतनी बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं घटी हैं, इतनी बड़ी-बड़ी इंक्वारियां हुई हैं, इतने अच्छे-अच्छे लोगों ने, रेल के बड़े पदाधिकारियों ने जांच की है, उन्हीं रिपोर्ट्स को अगर इंप्लीमेंट किया जाए, उसी में से कंपाइल करके-जो सही बातें हों, जो रेल हित में हों-उनको एक्जीक्यूट कर दिया जाए तो बहुत दुर्घटनाएं रूक सकती हैं।

समय कम है। अंत में एक बात कहकर मैं अपना वक्तव्य समाप्त करूंगा कि माननीय मंत्री जी बहुत अच्छे हैं। लेकिन एक आग्रह मैं करना चाहता हूं, व्यक्तिगत तौर से भी कि वे थोड़ा टेन्शन में कम रहें। बहुत गुस्से में रहते हैं। गुस्से में रहने से रेल मंत्रालय पर असर पड़ता है। बहुत असर पड़ता है। मैं स्टैंडिंग कमेटी में हूं। स्टैंडिंग कमेटी में रहने के बाद भी रिपोर्ट्स जो मांगी जाती है वह आपका मंत्रालय नहीं देता है। अगर देता है तो ऐसा कागज देता है कि पढ़ा नहीं जा सके। तो आपसे मंत्री जी रिक्वेस्ट करूंगा कि इधर-उधर में ध्यान न देकर सीधा रेल मंत्री की हैसियत से रेल मंत्रालय पर ज्यादा ध्यान, पूरा का पूरा ध्यान आप देंगे तो मंत्रालय पर आपका कब्जा होगा। मंत्रालय आपकी बात को मानेगा और दुर्घटनाएं जो हो रही है-मैं यह नहीं कह सकता कि बिल्कुल खत्म हो जाएंगी-लेकिन कम जरूर हो जाएंगी। आगे से मैं चाहूंगा कि आप हमेशा हंसते रहें। बढ़िया ढंग से काम करें। टेन्शन में कम रहें। इन्हीं शब्दों के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

डा. (श्रीमती) ठमिंला चिमनभाई पटेल (गुजरात): थैंक्यू सर। मैं पूरे सदन के साथ एक्सीडेंट के भोग बने हुए 208 लोगों को श्रद्धांजलि देते हुए और जो घायल हुए हैं उनको सहानुभूति देते हुए 2-4 बातों की ओर रेल मंत्री का आपके माध्यम से ध्यान जुटाना चाहती हूं। सर, यह एक्सीडेंट कोई बड़ी घटना नहीं है, हर साल एक-दो ऐसे एक्सीडेंट्स होते हैं, और छोटे-मोटे तो कई होते रहते हैं। जब एक्सीडेंट होते हैं और गंभीर स्वरूप के होते हैं तो मंत्री जी आकर सदन में स्टेटमेंट देते हैं। हम उनसे प्रश्न पूछ कर कुछ सूचना एकत्रित करते हैं। कमेंट्स होते हैं, इन्क्वायरीज़ होती हैं, रिपोर्ट्स आती हैं। लेकिन इसका रिज़ल्ट क्या है? आम आदमी का, यह सब प्रोसैस पार्लियामेंट में या पार्लियामेंट के बाहर करें या फिर रेल डिपार्टमेंट में हो, इससे कोई मतलब नहीं है। आम आदमी को मतलब रेल सेफ्टी से है। एक जमाना था कि जब माना जाता था कि रेल ट्रैवल सब से सैक्योर ट्रैवल है। आज यह जमाना है कि इसमें यह सेफ्टी नहीं रही है। अगर हादसा होगा तो सैकड़ों के हिसाब से मृत्यु होगी। या जागृत लोग होंगे तो आम आदमी को यह चिंता है कि ट्रैवल कैसे करें। रेल में जाएं तो एक्सीडेंट, अगर एअर लाइन्स से जाएं तो एक्सीडेंट और वह भी हरेक को तो मुनासिब होती ही नहीं है और आम आदमी के लिए तो वह उपलब्ध ही नहीं है और अगर सरफेस ट्रांसपोर्ट से जाएं तो वहां भी एक्सीडेंट। बड़ी चिंता में है कि सेफ मुसाफिरी कैसे रहेगी। आज गया आदमी कल वापस आएगा या नहीं, इसकी सब से बड़ी चिंता है। इसलिए यह रेल सेफ्टी के बारे में सोचना और आम आदमी को चिंता मुक्त करना यह सदन की भी जिम्मेदारी है और मंत्रालय की भी जिम्मेदारी है।

इस पर्टिकुलर एक्सीडेंट के ऊपर हम देखें तो मंत्री जी ने बताया कि कोई मैटीरियल फेल्योर हुई है। यह नया शब्द आया है। अभी तक तो ह्यूमैन एरर की बात होती थी और एक्सीडेंट के लिए दरवाजे के चौकीदार या स्टेशन मास्टर को जिम्मेदार करके हटाया जाता था और सारी रेसपांसिबिलिटी यह ह्यूमैन एरर कह कर उनके ऊपर डाल दी जाती थी और पूरा डिपार्टमेंट फ्री हो जाता था। सर, यह मैटीरियल फेल्योर क्यों बताया गया? क्या ह्यूमैन फेल्योर का कोई काज़ नहीं बता सकते? क्या अपनी जिम्मेदारी कहीं और जगह टालने के लिए तो नहीं बताया गया? क्या पटरियां पुरानी थीं या उनकी कपलिंग्ज़ ठीक नहीं थी या फिर कोच पुराने थे? जहां तक मुझे मालूम है कि जब लाइन 50 साल पुरानी होती है तो उसकी एफीशिएंसी कम हो जाती है और एक्सीडेंट का ज्यादा डर होता है। तो इस मायने में यह मैटीरियल फेल्योर था। क्या हमारा कोई ऐसा सिस्टम है कि ऐसी जो पुरानी लाइन्स हैं उनकी चैकिंग हो और उनकी मेंटीनेंस हो? अगर मेंटीनेंस है तो इसका क्या सिस्टम है और उस सिस्टम के अनुसार सब कुछ होता है या नहीं होता है और इस हादसे में उस मैंटीनेंस का ध्यान रखा गया था या नहीं? यह नई लाइन थी ऐसा भी कुछ कहा जाता है, तो क्या यह एक्सपैरीमेंट के तौर पर चल रही थी? यह क्यों हुआ यह मैटीरियल फेल्योर के बारे में जांच होना खूब जरूरी है।

एक और बात यहां बताई गई थी कि रेल ट्रैफिक बहुत बढ़ गया है। नई-नई लाइनें हम मांग रहे हैं और मंत्री जी सब को खुश करने के लिए दे रहे हैं और खुद का भी इमेज इसमें बढ़ता है कि मंत्री जी ने हम सब का काम कर दिया। लेकिन ट्रैक ओवरलोड हो जाता है। तो क्या इसके बारे में भी कुछ जांच-पड़ताल होती रहती है कि कितनी कैपेसिटी एक ट्रैक पर जा सकती है और इससे ज्यादा हो तो दूसरी लाइन या दो हो तो तीसरी या चौथी लाइन ट्रैफिक के अनुसार वहां लगाई जाए, इसके बारे में सुओ मोटो

कोई प्लानिंग होती है? या फिर प्रेशर के अनुसार ही काम चलता रहता है? यह एक और भी सवाल है। तो मैं यह कहूंगी कि मंत्री जी इस हादसे में किसी की भी जिम्मेदारी हो इसको आइडेंटीफाई करवायें। और अँकेले छोटे-मोटे आदमी को निकालकर संतोष न करें बल्कि जो जिम्मेदार हों, एक्सपर्ट हों, एक्जीक्यूटिव एक्सपर्ट हों या सेफ्टी कमिश्नर हों या तो खुद चैयरमेन ऑफ द बोर्ड हों-जो भी जिम्मेदार हों, उन पर कार्यवाही करें और जो जरूरी स्टेप्स लेने हों वह आप लेंगे तो उस का इम्पेक्ट पूरे सिस्टम पर होगा और हम इस तरह के एक्सीडेंट्स को एवाइड कर सकेंगे। इस संबंध में सदन की ओर से की गयी जूडीशियल इंक्वायरी की मांग का मैं भी समर्थन करती हूं। साथ-ही-साथ यह भी कहना चाहती हूं कि ऐसे एक्सीडेंट्स बार-बार न हों, इस के लिए एक कमीशन बिठाया जाए जोकि पुराने एक्सीडेंट्स की रीजंस को स्टडी करे। मैं एक और मांग यह करती हूं कि जो जांच रिपोर्ट आए, वह एक टाइम-बाउंड समय में आए और उस की एक्शन टेकन रिपार्ट भी निश्चित समय में हाउस को उपलब्ध कराई जाए।

मुझे दो शब्द कहने का मौका दिया, इस के लिए आप को धन्यवाद देती हूं।

SHRI YADLAPATI VENKAT RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity. I express my sorrow for the deceased in the accident. There was a time when railway travel was considered to be safe. The situation has changed. Now the railway travel is considered to be more unsafe. In this connection, I will bring to the notice of the hon. House some personal experience. The condition of the tracks is so poor. The tracks are not being maintained properly. I will bring to the notice of the hon. House one incident. Recently I was travelling by Nagarjuna Express, that is, on 15th of this month. It started from Secunderabad at 7 o'clock in the morning and reached a station called Pondugala. The track was so poor. An illiterate farmer and a labourer, who were working in the fields, had noticed a break in the railway track. They felt that the train was going to meet with an accident. So, they wanted to stop the train. They didn't have a red flag. So, the labourer who was wearing a red blouse gave her blouse to the farmer. The farmer tied it to a stick and stopped the train and averted an accident. We all got down and congratulated both the farmer and the labourer who was working with him. The driver slowly took the train to the station. My request to the Minister is that such accidents should be avoided. A judicial inquiry has to be conducted to reduce the accidents. This is due to the poor maintenance of the tracks. The condition of the tracks is very bad. That is the primary reason for many of the accidents. I request the hon. Minister to look into the matter. I have written to the hon. Minister to give a reward to the poor lady who was responsible for averting the train accident.

श्री बरजिन्दर सिंह (पंजाब): ऑनरेबल वाइस-चैयरमेन साहब, 26 नवम्बर को खन्ना के पास जो भयानक हादसा हुआ, उस का सब को बहुत ज्यादा दुख: है। यह अब तक का बड़ा भयानक हादसा है। इस हादसे से प्रभावित लोगों की डाक्टर साहबान ने, पंजाब गवर्नमेंट की तरफ से, रेलवे मिनिस्ट्री और मिनिस्टर साहब की तरफसे जो तुरंत हैल्प की गयी, उस की मैं सराहना करता हूं। साथ ही हाउस के ध्यान में यह बात भी लाना चाहता हूं कि हादसे की जगह के आसपास के गाँवों के लोगों को रात के तीन बजे हुए धमाके से जब इस रेल दुर्घटना का पता चला जिसे कि स्पीकरों के द्वारा हमारे गुरूद्वारा साहबों से भी अनाउंस किया गया और सरकार की मदद पहुंचने से पहले तुरंत गांव के लोग वहां आए और उन्होंने दूध, घी, चाय और जो भी दिया जा सकता था, दिया और इंसानियत का फर्ज अदा किया।

यही होना चाहिए देश में। इससे भी जो ज्यादा बात हुई, वह मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूं कि हमने पीछे देखा है कि कई दफा लोग इस तरह के एक्सीडेंट में लूटने पड़ जाते हैं लोगों को, जो कि एक भयानक बात होती है, लेकिन पंजाब की तारीफ है, वहां के लोगों की तारीफ है कि किसी ने किसी का पैसा नहीं छेड़ा, किसी का कोई जेवरात नहीं छेड़ा बल्कि हर चीज में, हम किस्म से जिम्मेवारी से उन्होंने काम किया।

सर, वैसे इस विषय पर काफी ज्यादा हमारे साथी बोल चुके हैं, मैं ज्यादा आपका टाइम नहीं लूंगा। मैं इतनी बात कहना चाहता हूं कि इसको पोलिटिकल इस्यू बनाना कोई बहुत अच्छी बात नहीं है। मैं मानता हूं, हमारे जो मोरल हैं वह टूटे हुए हैं, मैं भी उसमें शामिल हूं, मोरल नाम की कोई बात नहीं रही। आप किसी को यह कह दें कि इस्तीफा दे दें, किसी को कह दें कि इस्तीफा न दें, यह बात नहीं होनी चाहिए। मोरल की बात खत्म हो चुकी है। कभी शास्त्री जी के पास वह बात थी, जो कि सराहनीय थी, लेकिन

अब तीस-पैंतीस साल से यह बात खत्म हो चुकी है। मैं कोई ऐसी बात नहीं कहना चाहता, जो अच्छी न लगे। हमारे यहां बड़े बड़े कांड हुए, यूरिया कांड हुआ, कभी हर्षद मेहता कांड हुआ, कभी किसी ने इस्तीफा नहीं दिया। इसलिए पोलिटिकल बात नहीं होनी चाहिए। असल बात यहां यह है कि यह हादसा बहुत भयानक है, आगे को ऐसा हादसा न हो, इस पर सजेशन होने चाहिएं। एक सजेशन तो यह है कि कैसे टाला जाए ताकि आगे को ऐसा हादसा न हो, दूसरा यह कि ऐसा क्यों हुआ, क्या वह टाला जा सकता था या नहीं टाला जा सकता था। इस बारे में जो टेक्नीकल एक्सपर्ट है, बताएंगे तो वही, लेकिन जो हमने सुना है, हमारे एम.पी. साहबान जी खन्ना वाले थे बी.पी. धारीवाल, और जो वहां दूसरे साहब थे, राज्य सभा के मैम्बर हमारे तोहरा साहब, वह सब वहां तुरन्त गए थे रात को तीन बजे, जो इन्होंने वहां देखा, मुझे बताया, मैं तो वहां नहीं था, दूर था, लेकिन जो बताया, उसके अनुसार जो कोचेज का हुक था, वह या तो टूट गया था या वह निकल गया था।

सर, मैं इससे 15-20 दिन पहले की एक घटना आपको बताना चाहता हूं, जो पेपरों में नहीं आई, यही गोल्डन एक्सप्रेस जब पहले दिन चली तो सेकैंड टाइम जब यह अमृतसर से दिल्ली आ रही थी तो फिल्लौर के पास इंजन से अलहदा हो गई और इंजन तो फिल्लौर से लुधियाना पहुंच गया, ट्रेन सारी की सारी वहीं फिल्लौर में रह गई। इंजन को लुधियाना आकर पता चला कि ट्रेन तो नहीं है और तब उसे लेकर आए। यह घटना पेपरों में कोट नहीं हुई, लेकिन बात यह सच्ची है। मेरा यह मिसाल, एग्जाम्पल देने का जो मतलब है, वह यह है कि यह टेक्नीकल फाल्ट है या अनगहली है, जो एम्पलाई वहां काम करते हैं उनकी! यह देखना होगा कि यह अनगइली क्यों होने लगी है, इतनी बड़ी बड़ी अनगइली क्यों होने लगी है, जिसमें कि सैंकड़ों जाने जाती हैं। इसका मतलब है कि जो डिपार्टमैंट है, जो रेलवे बोर्ड से चलता है नीचे तक, उसमें कोई अफसर ध्यान नहीं देता। इसलिए मैं ऑनरेबिल रेलवे मिनिस्टर से कहना चाहूंगा कि इसकी जो इन्क्वाइरी है, वह आपने की है, अच्छी बात है, आपने चीफ कमीशनर को तैनात भी किया है, लेकिन इसके साथ साथ हाउस के, लोक सभा और राज्य सभा के मैम्बरान भी इनके साथ होना चाहिए ताकि सही बात पता चले कि कौन कौन लोग जिम्मेवार हैं। दूसरी बात, जो मैं कहना चहता हूं, वह ध्यान देने की है कि कई दफा यह हुक जोड़ने वाला तो क्लास फोर एम्पलाई होता है, वह कोई बड़ा अफसर तो नहीं होता, वह लेबर ही होता है और उसकी कंट्रोलिंग अथोरिटी रेलवे बोर्ड या चीफ इंजीनियर वगैरह बड़ी बड़ी तनख्वाह लेने वाले होते हैं, सारे देश का खजाना उनकी तरफ चला जाता है, तो उनकी भी जिम्मेवारी बनती है कि वह इतने नीचे तक क्यों नहीं गहराई से देखते कि उनके नीचे जो काम चल रहा है वह ठीक चल रहा है। क्या वह सिर्फ तनख्वाह लेने के लिए हैं, ए.सी. रूम में बैठने के लिए हैं या कारें चलाने के लिए हैं? क्या उनकी जिम्मेवारी नहीं है? अगर नीचे वाले क्लास फोर की गलती है या टेक्नीकल फाल्ट है कि हुक क्रेक हुआ है, तो उसकी भी जिम्मेवारी टेक्नीकल बड़े स्टाफ की है। यह इतनी बड़ी जिम्मेवारी जो उनको दी है, उनको देखना चाहिए। इसलिए मैं रेलवे मिनिस्टर से रिक्वेस्ट करूंगा कि आप इसकी जिम्मेवारी तय करते समय महकमे के जो बड़े अफसर है उनको भी बिल्कुल साथ लें, चाहे वह टेक्नीकल फाल्ट है या किसी क्लास फोर की गलती है। उनकी इसमें जिम्मेवारी हो ताकि आगे से ट्रेन टाइम पर जाने लगें, इस तरह के एक्सीडेंट दुबारा न हों, इस तरह की घटनाएं बार-बार न घटें, ऐसी दुखद घटना दुबारा न हो। ऐसी बात न हो कि किसी एक पर दोष डाल दिया, टेक्नीकल फाल्ट कह दिया। जे सुपरवाइजरी स्टाफ है, जो इतनी इतनी तनख्वाह लेते हैं, उनकी सुपरवाइजरी ड्यूटी है, उनकी मोरल ड्यूटी ज्यादा है। इसलिए इस बात को ज्यादा ध्यान में रखना चाहिए। दूसरी बात, जो कमीशन है उसके साथ मैम्बर पार्लियामेंट को भी लिया जाना चाहिए।

सर, इतनी बात कहकर मैं इस अफसोस के साथ अपने को शामिल करता हूं। धन्यवाद।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय उप-सभाध्यक्ष जी, 26 नवम्बर, 1998 को जो हृदय विदारक रेल दुर्घटना हुई और उसमें जितने लोग मरे, मैं अपनी ओर से अपनी पार्टी की ओर से उन दिवंगत आत्माओं के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करता हूं और जो लोग घायल हैं, ईश्वर से प्रार्थना करता हूं कि वे लोग जल्द से जल्द स्वस्थ हो जाएं।

मान्यवर, मैं बिल्कुल समय नहीं लेना चाहता और हमारे पूर्व माननीय सदस्यों ने जो भावनाएं प्रकट की हैं, मैं उनसे अपने को संबद्ध कर रहा हूं, केवल एक निवेदन करना चाहता हूं रेल मंत्री जी से कि रेल दुर्घटनाएं इस देश में बराबर हुई हैं, अब तक हुई हैं और यह मैं समझता हूं कि अब तक की सबसे बड़ी रेल दुर्घटना है जिसमें 208 लोग मारे गए हैं। इन दुर्घटनाओं के कारण कुछ सीमित होते हैं। सैंकड़ों कारण होते हैं - मैकेनिकल फाल्ट होता, ह्यूमन ऐरर होता है, टैक्निकल फाल्ट होता है, कुछ सीमित कारण होते हैं इनके। इस सदन में बजट के समय और जब-जब दुर्घटनाएं होती हैं, इनकी चर्चा होती है। मुझे कष्ट है इस

बात का कि रेल मंत्री जी तो नए हैं इस विभाग में लेकिन रेलवे बोर्ड के लोग इस बारे में क्यों ध्यान नहीं देते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि यह जो रेल दुर्घटना हुई है इसके लिए रेल मंत्री जी को भी और रेलवे बोर्ड को भी इसकी जिम्मेवारी लेनी चाहिए और इनको कहना चाहिए कि यह गलती हमारी वजह से हुई है क्योंकि जो भी मिस्टेक हुई है, जिसके कारण से यह दुर्घटना हुई है, वह कोई नया कारण नहीं है, यह रेलवे बोर्ड की जानकारी में है और रेलवे बोर्ड ने मंत्री जी को, हम तो मंत्री जी की प्रशंसा करते हैं, हमारे मित्र भी हैं, विद्वान आदमी हैं, क्या बयान लिखकर दे दिया है, मैं एक ही बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा, अंग्रेजी में इन्होंने कहा है — *Prime facie the cause of the derailment appears to be material failure*

और हिन्दी में कह दिया:-

"पटरी से उतरने की यह दुर्घटना रेल सामग्री की खराबी के कारण हुई है"

क्यों खराबी हुई रेल सामग्री की? मैटीरियल फैल्योर क्यों हुआ? क्या रेलवे बोर्ड के लोग अनाड़ी बैठे हुए हैं? क्या उनके नीचे के लोग जिम्मेदारी से काम नहीं करते? क्या उनके नियंत्रण में ये लोग नहीं है? आपने कह दिया कि सामग्री की खराबी के कारण यह रेल दुर्घटना हुई और 200 आदमी इस संसार से चले गए? मैं जानता हूं, मुझे जानकारी मिली है, *मान्यवर, वाराणसी* (उत्तर प्रदेश) में एक ही परिवार के 6 आदमी एक साथ इस रेल दुर्घटना में मरे हैं और उस परिवार में कोई जिन्दा नहीं बचा है छोटे बच्चों और दो-एक महिलाओं के अलावा और आप कह देंगे कि सामग्री की खराबी के कारण दुर्घटना हो गई? तो क्या यह सदन आपके इस बयान को और क्या यह देश आपकी इस दलील को मानने को तैयार है? हम कतई मानने को तैयार नहीं हैं। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी, आप भी स्वीकार करें और आपका रेलवे बोर्ड भी स्वीकार करे कि यह हमारी जिम्मेदारी है, हमारी गलती की वजह से इतनी भयंकर दुर्घटना हुई है।

मान्यवर, इन्हीं शब्दों के साथ मैं भी यह मांग करता हूं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कि इसमें जरा भी हिचकिचाहट न करिए और ज्यूडिशियल इंक्वायरी की आज ही सदन में घोषणा कर दीजिए ताकि एक निष्पक्ष जांच हो सके। आपके स्टाफ के अफसर और आपके कमिश्नर लोग तो हजारों इंक्वायरी कर चुके हैं, जितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं सब इंक्वारियां उन्होंने की हैं, उनके परिणाम भी आए होंगे लेकिन न इस सदन को और न इस देश को मालूम हुआ कि क्या हुआ। दुर्घटनाएं बार-बार हो रही हैं और कुछ सीमित कारण हैं, असीमित कारण नहीं है और आपका रेलवे बोर्ड उन कारणों में सुधार नहीं कर पा रहा है। इसलिए मैं मांग कर रहा हूं कि आप ज्यूडिशियल इंक्वायरी की इस सदन में आज ही घोषणा कर दें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश): महोदय, यह जो भीषण रेल दुर्घटना हुई है इसमें मृतक लोगों के परिवारों के प्रति मैं अपनी ओर से और अपनी पार्टी की ओर से संवेदना व्यक्त करता हूं और घायलों के शीघ्र स्वास्थ्य लाभ की कामना करता हूं। मंत्री महोदय, जब से आपने मंत्री पद संभाला है, तब से इस देश में यह चौथी रेल दुर्घटना हुई है और मैं समझता हूं कि यह सबसे बड़ी रेल दुर्घटना हुई है। अभी जैसा हमारे वरिष्ठ साथी श्री जनेश्वर मिश्र जी ने कहा कि रेलवे बोर्ड के लोगों ने नियम बनाया हुआ है कि कितने लोग मरे, इसके हिसाब से किस स्तर के अधिकारी को और मंत्री को दुर्घटनास्थल पर जाना चाहिए। तो मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या कोई ऐसी भी व्यवस्था है कि कितने एक्सीडेंट होने पर रेल मंत्री को अपनी नैतिक जिम्मेदारी लेकर त्यागपत्र देना चाहिए?

महोदय, यह दुर्घटना रेल मंत्रालय की कुव्यवस्था के कारण हुई है। इस दुर्घटना के बाद वहां की जनता और पंजाब के लोगों ने तथा अन्य संगठनों ने जो राहत कार्य किया है वह तो बहुत अच्छा है लेकिन मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि आखिर दुर्घटना किन कारणों से हुई है? यह दुर्घटना लापरवाही की द्योतक है या टैक्निकल खराबी है या किसी और खराबी के कारण हुई है? महोदय, मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि दुर्घटना रेल सामग्री की खराबी के कारण हुई है। रेल सामग्री जब खराब है तो उस के खराब होने का उत्तरदायित्व किसी रेल कर्मचारी का होना चाहिए। इसकी जांच करके क्या सज़ा उस कर्मचारी को दी गई या उसे दंडित करने की क्या व्यवस्था की जा रही है, यह मंत्री जी हमें बताएं। महोदय, इसके साथ ही मैं इस दुर्घटना की न्यायिक जांच की मांग करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र): महोदय, मैं सिर्फ एक ही मिनट लूंगा। मैं देरी से आया, इसके लिए क्षमा चाहता हूं। महोदय, मंत्री जी ने अपने स्टेटमेंट में बताया है कि खराब सामग्री की वजह से यह दुर्घटना हुई है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मैं 1992 में इस सदन में आया था और तब से लेकर आज तक मैंने देखा है कि कम से कम 25 से ज्यादा एक्सीडेंट्स अभी तक हुए हैं और सभी एक्सीडेंट्स के बाद मंत्री जी ने बताया, रेलवे बोर्ड ने

बताया कि हम इसकी जांच कर रहे हैं और वह जांच जो रेलवे सेफ्टी कमीशन एपाइंट किया गया है, उसकी तरफ से होती है। मैं तब से आज तक ढूंढ रहा हूं कि इस जांच की एक रिपोर्ट तो देखने को मिले। सदन यह जानने को उत्सुक रहेगा कि अभी तक जो जांच हुई, आखिर उसमें से बाहर क्या निकला? मैं जब आया था, तब लोनावाला और कर्जर के बीच घाट से गाड़ी सीधी नीचे आ गई। ब्रेक लगाई थी, तब भी गाड़ी रुकी नहीं। मैं यह भी देख रहा हूं कि भागलपुर से गाड़ी चल रही थी, बीच में आग लग गई। उसकी भी जांच हुई, कमेटी बनाई गई, लेकिन आगे क्या हुआ पता नहीं। मुझे मालूम नहीं मंत्री जी बता सकेंगे या नहीं लेकिन अभी तक किसी सदन में सदस्यों को इसकी जानकारी नहीं है। हर बार ऐसा होता है। यह क्या है, जरा इसके विषय में जानकारी दें।

महोदय, मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि सामग्री खराब है, ऐसा बताया जाता है। तो सामग्री लेने के पहले क्वालिटी कंट्रोल होना चाहिए। उसके लिए अच्छे ढंग के पूरे के पूरे इंस्ट्रूमेंट्स हमारे पास हैं। मैं खुद देखकर आया हूं कि हमारे पास जांच करने के लिए बहुत अच्छे इक्विपमेंट्स हैं लेकिन जांच करने वाले जो लोग हैं, उधर कहीं गड़बड़ी है। उसकी वजह से जो अच्छा माल आना चाहिए, वह नहीं आता। हमारे यहां मुंबई में भी ऐसा हुआ था। सब जगह पटरी डाली गई, नयी पटरी डाली गई और बाद में पता चला कि ये खराब किस्म की रेल लाइन है, इसे निकालना चाहिए। फिर उसे बदलकर दूसरी लगाने का काम किया गया। मतलब कहीं ऐसा तो नहीं चल रहा है कि किसी को काम देना है, इसके लिए कुछ भी लेकर आओ, लगा दो और बाद में कहो कि अरे, खराब हो गया है, चलो बदल दो। बीच में कितने लोग मर गए, उसका कुछ पता नहीं। यह जो हो रहा है उसके लिए पूरे ढंग से पार्लियामेंट की एक कमेटी की नियुक्ति करो, उससे इसकी जांच कराओ कि क्या सच चल रहा है वह बाहर निकलना जरूरी है। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): मंत्री जी, मेरा जो प्रश्न है, माननीय सदस्य कोई नहीं बोले हैं। पेपर में निकला है कि 20 साल से सेफ्टी कमेटी का रिव्यू नहीं हुआ है। अब आप बोलिए।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, हमारे सुबो-मोटो स्टेटमेंट पर कई माननीय सदस्यों ने कुछ सवाल उठाया है और एक लाभदायक चर्चा भी हुई है। कुछ शंकाएं प्रकट की गई हैं, सबसे ज्यादा जो प्राइमा-फेसिया रीजन इसमें बताया गया है मेटीरियल फेल्योर को लेकर के और एक शंका प्रकट की गई है समय को लेकर के और फिर जांच किस तरह से हो इसके बारे में, मोटे तौर पर यह दो-तीन बाते आई हैं और यह भी सवाल उठता रहा है कि इससे पहले जो एक्सिडेंट होते रहे हैं उन एक्सिडेंट के कारणों की जांच अगर हुई तो क्या कोई जवाबदेही सुनिश्चित की गई और अगर की गई तो क्या कोई कार्रवाई की गई, यह भी लोगों के मन में एक सवाल आया है। एक माननीय सदस्य ने यह सवाल उठाया है कि पहले एक्सिडेंट बहुत कम होते थे अब एक्सिडेंट बढ़ते चले जा रहे हैं। तो पहले मैं इन 4-5 बिन्दुओं पर स्थिति स्पष्ट कर देना चाहूंगा। यह जो दुर्घटना हुई है जैसा मैंने वक्तव्य में भी उसका जिक्र किया है, इसमें जो गोल्डन टैंपल एक्सप्रेस आ रही थी वह गोल्डन टैंपल एक्सप्रेस का पार्टिंग हुआ, दो हिस्से में ट्रेन हो गई और जो उसका कपलिंग था वह टूटा है। अब यह सवाल उठता है कि कपलिंग के टूटने के चलते डिरेलमेंट हो गया या डिरेलमेंट होने के कारण कपलिंग ब्रेकेज हुआ, क्योंकि मैंने अपनी आंखों से वहां देखा कि कपलिंग टूटा हुआ है और लगभग पूरा टूटा हुआ था और नए ढंग से टूटा हुआ था, सिवाए एक कोने में छोटा सा ऐसा मुझको लगा, मैं एक्सपर्ट नहीं हूं इस मामले में, वह एक जांच का विषय होगा, लेकिन एक कोने में एक छोटी सी रेखा जैसी थी वह लगा कि वह पुराने किस्म की है। लेकिन बाकी पूरा वह नया दाग था, बिल्कुल नया टूटा हुआ कपलिंग। अब वह उस समय जो अफरातफरी का माहौल था उसमें तत्काल कोई यह बताने की स्थिति में नहीं था। हमारे साथ जब हम दुर्घटनास्थल पर गए थे तो रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष के अलावा मेंबर इंजीनियरिंग थे, मेंबर मकेनिकल भी थे और अन्य दूसरे अधिकारी भी थे, जनरल मैनेजर नादर्न रेलवे, डी.आर.एम. इस तरह के जितने अधिकारी थे वह सब मौके पर पहले मौजूद थे। जैसा मैंने जिक्र किया है मुख्य मंत्री, पंजाब और हम यहां से साथ ही गए थे। मैं उनको धन्यवाद देना चाहूंगा कि मैं उन्हीं के साथ उनके वायुयान में उनके साथ गया। रेलवे के वायुयान से रेलवे के अन्य अधिकारी लोग गए हरकॉन के प्लेन से। वह भी वहां पर मौजूद थे। लेकिन थोड़ी देर के बाद स्वाभाविक है सब देखने के बाद एक जगह स्थिर हुए। मुझको संतोष नहीं हुआ, मैं दोबारा खुद गया और काफी समय मैं खुद देखने की कोशिश करता रहा कि आखिर हुआ क्या? तो यह उस समय कोई बताने की स्थिति में नहीं था कि यह टूटने के चलते डिरेलमेंट हुआ या डिरेलमेंट के चलते टूट गया। लेकिन स्थिति यही थी कि कुछ डिब्बे डिरेल हो गए जैसा कि मैंने यहां जिक्र किया है। गोल्डन टैंपल एक्सप्रेस के जो डिरेल्ड डिब्बे थे वह दूसरी तरफ की पटरी पर गिर गए थे, और उसको इंफ्रिंज कर रहे थे। जैसे ही यह गाड़ी दो हिस्से में टूटी, स्वाभाविक रूप से एयर प्रेशर नीचे

जाएगा और ड्राईवर के पास एक मकेनिज्म है जिससे पता चल जाएगा कि एयर प्रेशर नीचे जा रहा है। वह समझेगा कि गाड़ी दो हिस्से में हो गई है या कोई और कारण हो गया है। लेकिन यह घटना इतनी तेजी से घटी है कि कोई एक किलोमीटर, जैसा कि आकलन लगाया गया, आगे जाकर वह गाड़ी रुकती है। क्योंकि वह गाड़ी भी रुकी। ड्राईवर भी रोक सकता है लेकिन गाड़ी भी रुकी क्योंकि प्रेशर फॉल करेगा एयर ब्रेक ...म में। वह गाड़ी रुकती है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI VAYALAR RAVI: Sir, is it true that the driver of the train was actually a driver of passenger train? Was he experienced enough?

श्री नीतीश कुमार: उस पर हम आ जाएंगे। I would try to cover all those major issues. दूसरी तरफ से गाड़ी आती है ठीक उसी वक्त। तीन बजकर दस मिनट पर गाड़ी चल रही है गोल्डन टेम्पल एक स्टेशन से, दूसरी तरफ से दूसरे स्टेशन से गाड़ी चल रही है तीन बजकर नौ मिनट पर जम्मूतवी सियालदाह एक्सप्रेस दूसरे ट्रैक पर। तीन बजकर दस मिनट वाली ट्रेन यहां आकर जहां दुर्घटना हुई है, वह दो हिस्सों में बंटती है, उसका डीरेलमेंट होता है। उसके कुछ दो-तीन कोच इनफ्रिंज करते हैं दूसरी लाइन को और तीन बजकर नौ मिनट पर चलने वाली गाड़ी उसी बीच वहां से गुज़रती है और स्वाभाविक है कोई मैकेनिज्म नहीं है रेलवे के पास कि इस तरह के इंसिडेंट में इस तरह की स्थिति में वह कोई एक-दूसरे से कम्युनिकेट कर पाए। यह ईमानदारी की बात है, मैंने मौका-ए-वारदात से ही यह बात कही। कुछ लोगों ने इसका मज़ाक उड़ाया। मेरी समझ से गैर-जानकारी में मज़ाक उड़ाया गया। यह हकीकत मैंने बयान की थी। ऐसा कोई सिस्टम नहीं है कि एक मिनट के अंदर एक गाड़ी पलट जाती है, उसी समय दूसरी तरफ से गाड़ी आती है, वह टक्कर मार देती है, इसको बचाने को कोई मैकेनिज्म नहीं है। यह ऐक्ज़िस्ट करता है, यह झूठ बोलने का सवाल होगा। कोई मैकेनिज्म ऐक्ज़िस्ट नहीं करता है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI R.K. KUMAR: Mr. Minister, will you yield for a minute? Sir, a similar accident took place on Salem-Jolarpet section. I would only request him to find out what action the Railway Board took after the accident and what lessons they have learnt. This is not the first time that such an accident has taken place.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I seek your protection. Let me complete first.

यह तारतम्य टूट जाएगा, हम बता नहीं पाएंगे आपको। हम आग्रह करेंगे सभी माननीय सदस्यों से कि इसमें जो एक सच्चाई है, घटना का जो सच्चा बयान है, वह मैं दे रहा हूं। रेलवे की जो डेफिशिएंसी है, उस पर भी हम आएंगे। किसकी कमज़ोरी है, उस पर भी मैं आऊंगा लेकिन जो घटना घटी है, उसको सही अर्थों में, सही मायनों में इसको समझना बहुत ज़रूरी है, इस पर्टिकुलर इंसिडेंट को। इसको जनरलाइज़ करने लायक स्थिति नहीं है, इस घटना को जनरलाइज़ नहीं किया जा सकता है। इतना कम वक्त मिला है और तीन बजकर तेरह मिनट इसलिए यहां पर हम लोगों ने दिया है, ज़िक्र किया गया है क्योंकि समय को लेकर भी काफी मंथन हुआ रेलवे बोर्ड में, सारे अधिकारियों में इस बात को लेकर चर्चा हुई। तीन बजकर तेरह मिनट पर जो ओ.एच.ई. फेलियोर के चलते ट्रिपिंग होती है, ट्रिप किया है या इलेक्ट्रिफाईड रूट था। यह बात अलग है कि दोनों ट्रेनों के इंजन डीज़ल चालित थे, ये इलेक्ट्रिफाइड नहीं थे लेकिन हुआ यह कि पहला डीरेलमेंट हुआ है, वह दूसरी लाइन पर अफेक्ट कर गया, उसको इनफ्रिंज करता है। दूसरी तरफ से जो गाड़ी आ रही है, उसे टक्कर मार कर जब वह पलट जाती है तो उसके चलते उसके झटके से यह ओ.एच.ई. अफेक्ट होता है और तब वह ट्रिपिंग होती है बिजली की। जो ट्रिपिंग होती है वह रिकॉर्ड की गई तीन बजकर तेरह मिनट पर इसलिए यह माना जाना चाहिए कि जब ट्रिपिंग हुई लगभग उसी वक्त यह दुर्घटना घटी इसलिए तीन बजकर तेरह मिनट दिया है। अब आप खुद अंदाज़ा लगा लीजिए कि एक गाड़ी तीन बजकर दस मिनट पर चलती है। स्पीडोमीटर जो देखा गया, उसके हिसाब से वह गाड़ी 110 किलोमीटर की रफ्तार से चल रही थी। दूसरी तरफसे भी तेज़ रफ्तार की ही गाड़ी थी। 80-90 इसके बारे में क्योंकि उसका इंजन ही ध्वस्त हो गया है इसलिए अधिकारपूर्वक उसकी स्पीड के बारे में कुछ नहीं कहा जा सकता है लेकिन उस ट्रेन के लिए जो बुक्ड स्पीड है, उसके हिसाब से माना जा रहा है कि यह 80-90 के बीच की स्पीड थी, जम्मूतवी सियालदाह की, होनी चाहिए जो उसी समय वहां मौके पर मैंने जो कुछ जानकारी हासिल की, जो उस समय मुझे बताया गया। ऐसी स्थिति में आप खुद जोड़ सकते हैं 10. 8 किलोमीटर दोनों के बीच का फासला है, गाड़ी कितनी देर में वहां पहुंच जाएगी, यह अनुमान लगाया जा सकता है। यह सब कुछ ढाई-तीन मिनट के अंदर हुआ। ढाई-तीन मिनट, चार मिनट के अंदर एक गाड़ी का पलट जाना, दूसरी तरफसे दूसरी गाड़ी का आकर उसको टक्कर मार देना, अब यह सवाल उठता है कि इसमें कौन सा सेफ्टी मैकेनिज्म हो सकता है? पहली गाड़ी जो ब्रेक करके दो हिस्सों में बंट गई, आगे एक किलोमीटर पर रुकती है,

उसकी फ्लैशर लाइट भी थी उसके पास। वह सब उसके पास था लेकिन वह ड्राइवर तो तत्काल समझ भी नहीं पाया कि उसका एक हिस्सा अलग हो चुका है या डीरेलमेंट हो चुका है। उस ड्राइवर को कुछ नहीं मालूम। रही बात ड्राइवर की काबिलियत की, उसकी भी तत्काल जांच की गई है और ड्राइवर भी ऐसा नहीं था कि कई जगहों पर यह छपा है कि पैसेंजर ट्रेन का ड्राइवर मेल एक्सप्रेस को दे दिया गया।

खास तौर पर मैंने इसके बारे में जांच कराई है कि इसके बारे में मुझे पक्की बात बताइए। इसलिए मैं यहां पर बोल रहा हूं। वह भी मेल ऐक्सप्रैस स्टैंडर्ड का ही ड्राइवर था जो गाड़ी को चला रहा था। यह नहीं था कि वह सब-स्टैंडर्ड ड्राइवर था, लैस क्वालीफाइड ड्राइवर था। ऐसी बात नहीं थी। लेकिन इतनी जल्दी यह सारी घटनाएं हुई हैं, उसको पहले झटके में यह मालूम ही नहीं था कि इस तरह की घटना हो चुकी है। दूसरे को क्या आगाह करता और अगर कोई आगाह कर भी देता तो जिस रफ्तार से गाड़ी थी, मैं नहीं कह सकता हूं कि उस पर जो दूसरी दिशा से गाड़ी आ-जा रही थी, उसका क्या रिएक्शन हो सकता था? वह कितनी दूरी पर जाकर उस गाड़ी को रोक सकता था? इसलिए इस मामले में यह कहना कि सेफ्टी मेज़र्स की कमी के चलते हो गया हो, तत्काल यह नहीं दीख रहा है। अब बात आई कि कॉज़ क्या दिया है आपने – मैटीरियल फेलियर। अब यह बात है कि कपलिंग टूटा। वह डिब्बे ध्वस्त हो चुके हैं। उन डिब्बों में भी क्या कोई गड़बड़ी थी? यह भी एक सवाल आ जाता है और तीसरी बात है कि रेल के टुकड़े हुए, रेल फ्रैक्चर हुआ। अगर सिर्फ कह दिया जाए कि रेल फ्रैक्चर का केस है तो कोई ऐक्सपर्ट जो जांच कर रहा है, वह प्रभावित होगा कि हमको तो रेल फ्रैक्चर तक ही सीमित रखना है। इसलिए प्राइमाफेसी हम लोग संभलकर मैटीरियल फेलियर दे रहे हैं। मैटीरियल फेलियर में दोनों आते हैं। रेल फेलियर की भी बात है और दूसरा जो डिब्बों में कोई गड़बड़ी आ गयी, उसके भी फेलियर की बात है, इसलिए दोनों को कवर करने के लिए अभी वाइडर कॉन्टैक्स्ट में हम लोगों ने इस शब्द का इस्तेमाल किया है और मेरी अनुमति से ही इस शब्द का इस्तेमाल हुआ है। ऐसा नहीं है कि रेलवे बोर्ड के लोगों ने बना दिया है और उसको हमने पढ़ दिया है। इसमें हम भी इनवॉल्व रहे हैं। हमारे माननीय राज्य मंत्री राम नाईक भी इन्वॉल्व रहे हैं। इस पर पूरी चर्चा हुई है कि किस शब्द का इस्तेमाल करना है क्योंकि मैं खुद अपने आपको कनवींस नहीं कर पा रहा हूं कि कोई एक कारण कह दूं कि यह कारण है। इसलिए क्योंकि जब हम खुद ही कनवींस नहीं हैं तो हम सदन में अपनी तरफ से कोई बयान देकार डैफीनेटली एक बात कैसे कह सकते हैं? इसलिए हमने मैटीरियल फेलियर की बात कही है। कोई इजाद नहीं है। एक वाइडर टर्म का इस्तेमाल किया गया है ताकी इन दोनों चीजों को वह कवर करें और इसको देखें। जांच आम तौर पर कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी करते हैं। जांच का आदेश भी दिया गया था लेकिन मैंने समझा कि यह घटना बड़ी है, चीफ कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी को जांच करनी चाहिए। वह मौके पर पहुंच गये हैं। उन्होंने जांच शुरू भी कर दी है। वह जांच कर रहे हैं और ऐसा उन्होंने वचन दिया है कि दस दिन के अंदर हम प्रीलिमिनरी रिपोर्ट दे देंगे। हर रेल के टुकड़ों को इकट्ठा किया गया है, उसका मैटलर्जिक ऐक्ज़ामीनेशन होगा और उसके बाद किसी नतीजे पर पहुंचेंगे कि आखिर इसके कारण क्या हैं? यह रेल 52 के.जी. और 90 यू.टी.एस. की रेल है। यह रेल 1990 की बनी हुई रेल है। यह रेल 1991 में लगायी गयी थी। इस रेल पर जितना लोड गुजरना चाहिए-पौंच, सवा पौंच सौ जी.एम.टी. का लोड गुजरना चाहिए। अभी तक संभवत: 140-150 जी.एम.टी. ही गुजर चुका है। इसकी एक फ्रीक्वैंसी बनी हुई है। रेल की गड़बड़ी को जांचने के लिए, फ्लॉ को डिटैक्ट करने के लिए अल्ट्रासोनिक डिटैक्ट्स हैं। अपनी फ्रीक्वैंसी के हिसाब से अप्रैल 1997 में इसका डिटैक्शन हुआ है। यह सही पाया गया है जितना दबाव उसके ऊपर है, उस हिसाब से यह जांच भी हुई है और उसका आपूर्तिकर्ता या उसका उत्पादनकर्ता कोई और नहीं है, भारत का पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग सेल है। यह उसकी बनी हुई रेल की पटरी है। कई तरह के विवाद रेलवे और सेल के बीच में रहे हैं, रेल की क्वालिटी को लेकर, लेकिन 52 के.जी. और 90 यू.टी.एस. का रेल बाहर से नहीं आता, सेल ही एकमात्र बनाने वाले है। मेरी जहां तक जानकारी है, वह एकमात्र सेल ही बनाता है और सेल से ही उसकी आपूर्ति होती है। यह सेल की बनी हुई रेल है। इसमें अगर कोई गड़बड़ी आयी है तो यह जांच का विषय है। कल सेल को कोई ऐतराज नही हो इसलिए हमने यह निर्णय लिया है कि एक तरफ तो चीफ कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी जांच कर रहे हैं और मैटलर्जिकल ऐक्ज़ामीनेशन इसका आर.डी.एस.ओ. में वह अपनी देख-रेख में कराएंगे लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि चूंकि सेल भी इसमें इनवॉल्व है इसलिए सेल को भी सैटिसफैक्शन होनी चाहिए। वरना एक ह्यूमैन ट्रैजिटी तो हो गयी है, इसके बाद रेलवे और सेल के बीच में एक वाक युद्ध शुरू हो जाएगा। सेल कहेगा कि मेरा रेल ठीक है और रेलवे कहे कि सेल का रेल खराब है। इसलिए सेल को भी इसके मैटलर्जिकल ऐक्ज़ामीनेशन में इनवॉल्व किया जाए और आर.डी.एस.ओ. रेलवे का ऑरग्नाइज़ेशन सीधा नहीं है पर रेलवे द्वारा ही चालित है तो आर.डी.एस.

ओ. को एक इंडीपेंडेंट स्वरूप दिया गया है उसमें भी जांच हो लेकिन कोई मैटलर्जिकल लेबोरेटरी में उसकी जांच हो जाए।

कोई प्राइवेट या रिप्युटिड लेबोरटीज है उसमें भी इसकी जांच हो जाए, ताकि किसी को किसी प्रकार का भ्रम न रहे और सैल को भी किसी प्रकार का भ्रम न रहे, चूंकि मैं इस बात से अवगत हूं रेलवे में इस बात को लेकर समस्या रही है, क्वालिटी को लेकर के समस्या रही है, मैंने बैठक बुलाई जिसमें स्टील मिनिस्टर भी थे और उनको सरटेन क्वालिटीज स्टैण्डर्ड के लिए कुछ इम्प्रूवमेंट करना है। उसके लिए उन्होंने वचन दिया हुआ था, उसको पूरा नहीं किया। फिर एक नया डेट तय हुआ है 1999 का कि फ्लां महीने तक इसको निकालने के लिए एक प्लांट लगायेंगे जिसमें हाईड्रोजन कंटेन्ट को खत्म किया जाएगा, कम से कम किया जाएगा। वेक्यूम डिगेसिंग प्लांट होता है उसको लगाना है और दूसरे तरह के इसमें उपाय करने हैं, उसके लिए उन्होंने एक नया वचन दिया है, तो यह कुछ ऐसे विषय हैं जिनको लेकर के एक नई बहस छिड़ सकती है। मैं उस बहस को छेड़ने में रुचि नहीं रखता हूं। हमारी रुचि है कि सेफ्टी नार्म्स का पालन किया जाए और लोग संतुष्ट हों कि सच्चाई क्या है। इसलिए मेटेरियल फेल्योर की बात इस रूप में की गई है। उसकी जांच कराने का हमारा प्रस्ताव है और विचार यही है। एक तो आरडीएसओ से जांच होगी, लेकिन उसके अलावा हम चाहते हैं, मैंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को साफ निर्देश दिया है कि इसकी जांच.....

SHRI VAYALAR RAVI: He is shifting it to SAIL (*Interrruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): He is not shifting ....(*Interruptions*)....

SHRI NITISH KUMAR: I am not shifting .... (*Interruptions*)... I am narrating the entire details .... (*Interuptions*)....

अगर आज हम सेल के बारे में कुछ बोल रहे हैं, हम सिफ्ट नहीं कर रहे हैं, हम तो कह रहे कि मेटलर्जीकल एक्जामिन अगर हो तो उसमें सेल भी इन्वाल्व हो। कल को इसका दूसरा डाइवर्सन न हो जाए, हम तो उसको रोक रहे हैं और मेटलर्जीकल एक्जामिन इसका आरडीएसओ के अलावा भी मेटलर्जीकल लेबोरटीज आफ इंडिया में हो या दूसरी जगह पर हो। हम मेम्बर्स को आग्रह करेंगे कि वह सजेस्ट करें, हम उनके सजेशन का स्वीकार करेंगे। दूसरी जगह पर भी इसका एक्जामिनेशन हो जाना चाहिए ताकि यह बात कभी भी कोई भ्रम पैदा न करे और किसी के भी मन में कोई शंका पैदा न हो। हम सेल पर कोई इल्जाम नहीं लगा रहे हैं। हम तो चाह रहे हैं कि रेल और सेल के बीच में इसको लेकर कोई विवाद न छिड़े और इसको देखकर के लोग यह न कहें कि हम असली मुद्दे से फिर डाइवर्ट हो गए। इसको रोकने के लिए मैंने यह कदम उठाया है और इसलिये मैंने उसकी चर्चा आज कर दी है।

अभी आल ट्रैक सर्किटिंग की बात आई है। मैंने एक्सीडेंट्स के बाद उसको ख्यिु किया है ए रूट में, बी रूट में और सी रूट में। सी रूट के 35 स्टेशन्स को छोड़कर के स्टेशनों के अन्दर ट्रैक सर्किटिंग का काम पूरा हो चुका है ताकि ह्यूमैन फेल्योर को मिनीमाइज किया जा सके। अभी डी रूट, ई रूट, डी स्पेशल और ई स्पेशल इस रूट में ट्रैक सर्किटिंग का काम नहीं हुआ है। इसमें एक प्रकार की कठिनाई आ सकती है और उसके विस्तार में हम नहीं जाना चाहते हैं लेकिन जानकारी के तौर पर ट्रैक सर्किटिंग का काम रेलवे में चल रहा है।

अब मैं कम्युनिकेशन सिस्टम की बात पर आता हूं। कम्युनिकेशन सिस्टम में तीन प्रकार की कोशिशें हो रही हैं कि हम आधुनिकतम कम्युनिकेशन को अपनायें। एक तो है ड्राइवर और गार्ड के बीच में कम्युनिकेशन वाकी टाकी जैसे इक्युपमैंट के जरिये। फिर एक इक्युपमैंट अपनाया जा रहा है कुछ सलेक्टिड रूट्स में कि यदि ड्राइवर चाहे तो वह नीयरेस्ट स्टेशन के कंट्रोल से वह कांटेक्ट कर सकता है। इस प्रकार से दो-तीन सिस्टम हैं, डुप्लेक्स सिस्टम है, सिम्पलेक्स सिस्टम है, यह भी अलग-अलग रूट पर चूंकि इस सब चीजों में पैसे की ज्यादा जरूरत होती है। मुझको ऐसा लगता है कि सबसे पहले इन सब तीनों सेफ्टी आइटम्स को किया जाए। ड्राइवर और गार्ड के बीच में भी प्रोपर कम्युनिकेशन होना चाहिए। कोई भी ट्रेन, मेरी समझ से, मैंने कल भी चर्चा की है, कल भी हम लोग बैठे हैं, और आज भी हम लोगो ने ख्यिु किया है कम्युनिकेशन सिस्टम के बारे में और यही नहीं कुछ लोगों ने कह दिया कि इतने एक्सीडेंट्स हो गए, हमने एक-एक एक्सीडेंट को सीरियसली लिया है। दो आदमी या तीन आदमी या कितने लोग मरे हैं, इस पर हम नहीं गए हैं। कभी-कभी ऐसा हुआ है कि एक एक्सीडेंट से लौटकर हम आए हैं और दूसरे एक्सीडेंट की साइट पर गए हैं। एक रेलवे मिनिस्टर क्या कर पाएगा, लेकिन मेरी दिलचस्पी है कि जितने दिनों के लिए भी मेरी जबावदेही हो, यह मैं नहीं जानता हूं आज के समय में, कोई किसी के बारे में कुछ नहीं कह सकता है, लेकिन जितना भी वक्त है, अगर कोई काम मिले तो उसको ईमानदारी से और जबावदेही के साथ करना चाहिए। मैंने जबावदेही के साथ काम करने की कोशिश की है।

हम लोग किसी भी घटनास्थल पर गए हैं उसके बाद उसका फेलोअप एक्शन इनीसिएट किया है। अभी रेलवे क्रासिन्स पर कुछ एक्सीडेंट्स हुए। रेलवे क्रासिंग्स पर एक्सीडेंट्स को कैसे रोका जाए इसके लिए हमने स्टेप्स उठाए हैं। अनमैन्ड क्रासिंग्स को मैन करना होगा। जहां पर एक लाख से ज्यादा ट्रेन व्हीकल यूनिट्स हैं उनके ऊपर रोड ओवर ब्रिज या रोड अण्डर ब्रिज बनाने होंगे।

हमने आइडेंटीफाई किया है कि एक हजार रोड ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाने पड़ेंगे। कम से कम साढ़े चार हजार ऐसे अनमैंड लेवल क्रासिंग हैं जिनको मैन करना पड़ेगा। यहां से रेलवे पैसा दे। एक मैनिंग में आठ लाख का केपिटल इन्वेस्टमेंट किया, हर साल दो लाख रुपए का रिकरिंग एक्सपेडिचर आयेगा। आप जोड़ लीजिए पैसा। कुल अनमैंड लेवल क्रासिंग इस देश में 24 हजार हैं। राज्यों में सड़को का निर्माण होता है। वे रेलवे क्रोसिंग करने की परमिशन ले लेते हैं। राज्य सरकारों को ऐसी जगहों पर पैसा देना है लेकिन राज्य सरकारें नहीं दे पाती हैं, अनमैंड लेवल क्रोसिंग रह जाता है लेकिन एक्सीडेंट अनमैंड पर भी हो रहे हैं और मैन पर ही हो रहे हैं तो हमने इनीसिएट किया है उन साढ़े चार हजार पर जो खास किस्म के व ज्यादा महत्व के हैं। कई कारणों से, यातायात के दृष्टिकोण से उसको हमने आइडेन्टीफाई किया है और इसके लिए हमारा प्रयास है।

हम प्रोपोज करने की कोशिश कर रहे हैं। हम सरकार के अंदर इसके लिए प्रयास कर रहे हैं कि एक अलग से नए किस्म का फंड बने। इसमें रेलवे भी अपनी अर्निंग का कुछ हिस्सा डाल दे जो पहले से रेलवे सेफ्टी वर्कस फंड है उससे काम नहीं चलने वाला है। वह बहुत छोटी राशि है। उससे इतना बड़ा कम नहीं हो सकता है। एक को ले लीजिए साढ़े चार हजार को मैंड करना है तो साढ़े चार सौ रुपया तो इसी में चाहिए। अगर एवरेज चार करोड़, या पांच करोड़ ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज रोड के निर्माण की लागत में एक हजार रोड ओवर ब्रिज अंडर ब्रिज बनाना है तो पांच हजार करोड़ रुपया चाहिए। अगर आप पांच साल की यौजना बनाते हैं तो हर साल आपको एक हजार करोड़ रुपया चाहिए। हम मुश्किल से इस काम के लिए बीस-पच्चीस करोड़ रुपया निकाल पाते हैं। उसमें भी आधा राज्य सरकारों को देना होता है वह भी नहीं दे पाती।

महोदय, हमारा यह प्रस्ताव है इसमें एक प्रयत्न किया जाए कि रेलवे भी अपनी अर्निंग का एक हिस्सा डाले। और ये रोड यूजर की गलती से एक्सीडेंट होता है इसलिए रोड व्हीकल पर कोई सेस लगाया जाए। इसलिए इसमें सरकार को निर्णय लेना पड़ेगा। हो सकता है इसके लिए संभवत: लेजिस्लेशन की जरूरत पड़े। हमने रेल मंत्रालय में इस पर पूरा विचार किया है और हम इस दिशा में आगे बढ़ रहे हैं। एक मैंड लेवल क्रोसिंग को तोड़कर एक बस निकल गई। हमने तुरन्त आदेश दिया, आर डी एस ओ में काम चल रहा है। सिंगल बैरियर की जगह डबल बैरियर वाली हम लेबल क्रोसिंग बनाए। और एक भी एक्सीड़ेट के बाद ऐसा कोई भी फेलो-अप-एक्शन हम लोगों ने नहीं छोड़ा है। यह खुली चीज है। आप चाहें जो पता कर सकते हैं कि अब तक जितने एक्सीडेंट्स हुए हैं उनमें हम लोगों के लेवल पर मीटिंग करके क्या फेलोअप एक्शन लिया गया? डीरेलमेंट्स का सवाल है। जहां हम खुद चिन्तित थे कि डीरेलमेंट्स लगातार हो रहे हैं और यदि डीरेलमेंट अगर मालगाड़ी के होते हैं तो उसकी चर्चा नहीं होगी। लेकिन पैसेन्जर ट्रेन का डीरेलमेंट होगा तो उसकी चर्चा होगी, स्वाभाविक है क्योंकि जान की हानि होती है।

SHRI VAYALAR RAVI: That report is top secret.

SHRI NITISH KUMAR: I am not talking about the reports submitted by the Commissioner for Railway Safety. That is a different thing. I am coming to that point.

जो एक्सीडेंट्स है, इस रीजीम में हुए हैं उसके बारे में मै चर्चा कर रहा हूं। डीरेलमेंट की घटना घटने के बाद भी मैंने हाई लेवल सेफ्टी के लिए मीटिंग की और मीटिंग करने के बाद यह पाया जो सेफ्टी नार्मस है उसका पालन कायदे से नहीं होता है। मैं सफाई के साथ यह कहना चाहता हूं कि सेफ्टी नार्मस का पालन ठीक से नहीं हो रहा है और बार-बार रेल अधिकारी इस बात को स्वीकार कर रहे थे कि यहां यह त्रुटि रह गई, यहां यह त्रुटि रह गई। मेरे समय में पारली बैजनाथ में पहला एक्सीडेंट हुआ और यह एक्सीडेंट है। एक-एक एक्सीडेंट के साइट पर जहां-जहां मैं गया हूं नैरेट कर सकता हूं और उसके बाद फेलो अप एक्शन लिया गया है। इसके बाद बोर्ड की पूरी मीटिंग हो गई और उन लोंगों ने सेफ्टी नार्मस को रीट्रेट करते हुए सख्त हिदायत दी है और उसमें यह भी कहा गया है कि रिस्पान्सिबिलीटी फिक्स की जायेगी। अब ह्यूमन फेलियर ऐसे ही नहीं रहेगा कि पी डब्ल्यू आई को सस्पेंड कर दो या और इसी तरह के जो दूसरे विभाग के अधिकारी इसमें जिम्मेवार पाए जाएं उन पर कोई छोटी-मोटी कार्यवाही कर दी जाए, विभागीय कार्यवाही कर दी जाए। यह उसमें लिखा गया है कि हायर लेवल पर रिस्पान्सिबिलिटी फिक्स की जायेगी और उनके खिलाफ कार्यवाही हो अब इसके बाद ये घटना घट गई। इस घटना के घटने के बाद चाहे इसके लिए जो भी एक्सक्यूज दिया जाए, ये घटना तो ऐसी

घटी है जिसको मैंने वहां जाकर के कहा कि यह कलंक के समान है। हम चाहते हैं कि जीरो डिफेक्ट हो, हम चाहते हैं एक्सीडेंट फ्री हो। लेकिन यह आरोप कि एक्सीडेंट बढ़ते जा रहे हैं यह सही नहीं है? इस बात का खंडन करने की आवश्यकता नहीं है बल्कि इस बात को सही ढंग से जान लेने की भी जरुरत है कि एक्सीडेंट की संख्या बढ़ी नहीं। अब तक जितने एक्सीडेंट हुए है पहले के वर्षों में 1960-61 का फीगर देख लीजिए उस समय कुल मिलाकर 2,131 एक्सीडेंट हुए जबकि टोटल ट्रेन मूवमेंट को हम अगर किलोमीटर्स में ले तो 388.1 ट्रेन मिलियन यूनिट था।

यह 1960-61 की बात है। अब आ जाइये 1996-97 की लास्ट फिगर जो हमारे पास अवेलेबल है, कुल मिला कर 381 एक्सीडेंट हुए जबकि ज्यादा ट्रेन्स का परिचालन हुआ है। कुल मिला कर जो ट्रेन मिलियन किलोमीटर है वह बढ़ कर के हो गये है 667, लगभग 45 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ट्रेन की दूरी और सब चीजों को मिला कर के कितनी ट्रेन्स गुजर रही है, हमारे देश में चल रहीं है कुल मिला कर उसके हिसाब से यह कहना कि पहले से दुर्घटनाएं बढ़ गई है, यह सही नहीं है। हमारी दिक्कत क्या है कि ट्रैक रिन्यूल्ज मंटेनेंस ओवरडियु है। यह मैंने इस सदन में भी कहा है और उस सदन में भी कहा है। वायालार रवि जी, कृपा आप ध्यान दें।

SHRI VAYALAR RAVI: Earlier it was changing of keys. There were coal trains. Now, the technology has changed, so many changes have taken place. Nobody is blaming you ...(Interruptions)...

SHRI NITISH KUMAR: Who is denying that? The Railways have been adopting new technology also. But there are certain constraints. There are monetary constraints. You do not have so much money. You cannot adopt all the technology at a time.

कल को आप भी रेल मंत्री हो जाएंगे आपके सामने भी सारी स्थिति आ जाएगी। आपको निर्णय लेना होगा। आप कहां से इतना पैसा लाएंगे? मनमोहन सिंह जी बैठे हुए हैं, वित्त मंत्री रहे है, कोई भी ऐसा नहीं होगा जो यह कह देगा कि एक बार में आप सारी टेक्नोलाजी को एडाप्ट कर लेंगे और आपको एक्सीडेंट फ्री कर देंगे। लेकिन यह हकीकत है कि ट्रेन्स के एक्सीडेंट्स में कमी आई है पहले की तुलना में, कई सेफ्टी मेजर्स लिये गए है, कई तरह की नयी टेक्नोलाजी एडाप्ट की गई है, सेफ्टी नार्म्स को बेहतर बनाया गया है। एक्सीडेंट पहले की तुलना में घंटे है लेकिन एक्सीडेंट नहीं होना चाहिये। अब आप हम पर छिपाने का आरोप नहीं लगा सकते हैं हमने स्टेटस पेपर रख दिया है। एक-एक बात का जिक्र किया है। इस सदन में भी और उस सदन में भी मैंने बताया है कि 10 हजार किलोमीटर रेल पटरियां ओवरडयु हैं, बदली जानी चाहिये, ट्रेक रिन्युअल होना चाहिये। पैसा सीमित है। किसी माननीय सदस्य ने यूनीगेज के नारे की बात कही, मै उसके बारे में कुछ नहीं कहना चाहता हूं। सब लोग मांग करते हैं कि गेज कनवर्शन हो जाए लेकिन मुझ को ऐसा लगता है कि पैसा सीमित है। अगर उसको हम कई जगह बांट देंगे तो उसका नतीजा यह होगा कि गेज कनवर्शन को हम चल दिये तो उसमें बहुत पैसा लगने लगा, ट्रैक रिन्युअल रह गया। इस बार हम लोगों ने पहले साल की तुलना में ज्यादा धन आबंटित किया है ट्रैक रिन्युअल के लिए वह भी पर्याप्त नहीं है। हमारा इरादा है कि नवीं पंचवर्षीय योजना में कुल हमारा जो ट्रैक रिन्युअल डियु है, वह रिन्युअल कर दिया जाए और हर साल हमारा विचार है कि ट्रैक रिन्युअल की मद में, मेंटेनेंस की मद में पैसा बढाते जाएं। इसके बिना कोई दूसरा उपाय नहीं है। सेफ्टी के लिए हम सर्टेन इक्विपमेंट्स को माडर्नाइज़ करे, हम अपने सिग्नल सिस्टम में इम्प्रूवमेंट लाएं, कम्युनिकेशन सिस्टम में इम्प्रूवमेंट लाएं, यह सारा काम हम लोगों को करना ही पड़ेगा। लेकिन इसके लिए इस सदन को और उस सदन को भी दोनों को एक बात के लिए तैयार होना होगा, हम लोगों ने स्टेटस पेपर में सारी बातें रख दी हैं वायालार रवि जी, जरा आप सारी बातें ध्यान से सुन लीजिये। हम लोग कहते हैं कि अगर अब नई ट्रेन चलाने की मांग भी कीजियेगा, नई रेल लाईन की मांग भी कीजियेगा, आप कहियेगा गेज कनवर्शन हो जाए और इसके बाद कहियेगा ट्रैक रिन्युअल भी हो जाए लेकिन पैसा हमारे पास सीमित है।

SHRI VAYALAR RAVI: Agreed.

श्री नीतीश कुमार: इससे जो स्थिति उत्पन्न हो रही है, आपको मालूम है हमारी अर्निंग में कमी आई है, लोडिंग में पिछले साल की तुलना में कमी हुई है। हम इसके लिए प्रयास कर रहे हैं कि किसी तरह से अपनी ओर आकर्षित करे। यह ओवर आल इकानामी का असर है।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Will you please yield?

श्री नीतीश कुमार: हम ईल्ड नहीं करेंगे पहले हमारी बात को पूरी करने दीजिये। पैसे की बात हम बता रहे हैं। पैसे की कमी है। इस साल भी हमारा जो प्रोजेक्शन था हम पूरा कर पाएं इसके लिए हमारा पूरा प्रयास है लेकिन हम पूरा कर पाएंगे इसके बारे में मैं कोई गारंटी नहीं दे सकता। पैसे की किल्लत होगी, आपको ही तय करना होगा कि हमारी प्रायरटी क्या है। अगर एक बार यह तय हो जाए, ठीक है हम सेफ्टी स्टैंडर्ड उस सीमा तक लेने के बाद ही

और नयी ट्रेंस चलाएंगे, उससे अच्छी और कोई बात नहीं होगी। इसके इलावा जितने प्रोजेक्ट हाथ में ले रखे हैं नयी लाइन के प्रोजेक्ट, गेज कनवर्शन के प्रोजेक्ट, इसके आगे हम कोई नई रेल लाइन का प्रोजेक्ट, गेज कनवर्शन का प्रोजेक्ट नहीं लेंगे, यह सदन तय कर ले। आप हम पर यह आरोप नहीं लगा सकते। हमने, हम लोगों ने हमारी सरकार ने मिनिमम नये प्रोजेक्ट लिये हैं। नये प्रोजेक्ट्स नहीं सिर्फ कम लिए, बल्कि हम लोगों ने स्ट्रीमलाइन करने की कोशिश की है। हमने व्हाइट पेपर रख दिया कि इस प्रोजेक्ट की क्या स्थिति है। इसके अलावा प्रायवेटाइजेशन का काम भी हम लोगों ने पूरा कर दिया। कौन-से रेल के प्रोजेक्ट को कब लिया जाना चाहिए इसके लिए प्रायवेटाइजेशन का भी काम हम लोगों ने पूरा कर दिया। इसलिए हम लोगों ने पूरे सिस्टम को स्ट्रीम लाइन करने का प्रयास किया है। इसके बाद भी यह हम सब लोगों का दुर्भाग्य है कि इतना बड़ा हादसा हुआ है और इस हादसे के लिए कुछ लोग कहते हैं जवाबदेही। मैं तो जवाबदेही लेना चाहता हूं। मैं किस बात की जवाबदेही लूं? आप फैसला कर लीजिए। मैं उन लोगों में से नहीं हूं। मैं संवेदनशील इन्सान हूं। मुझको एक मिनट की भी देरी नहीं लगेगी किसी भी प्रकार की जवाबदेही लेने में। जो भी हुआ है हमने.... (व्यवधान) करने की पूरी कोशिश की है।

इसके अलावा एक बात बार-बार आ रही है। हमने सोचा चीफ कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी जांच करेंगे। दस दिन में प्रिलिमनरी रिपोर्ट देंगे। उसमें कुछ कार्यवाही आगे कर पाएंगे। हम डे टू डे बेसिस पर इसके बारे में चर्चा कर रहे हैं। हम एक दिन चैन से नहीं हैं। हो सकता है रेलवे के अधिकारी इन चीजों के अभ्यस्त हों। हो सकता है वे इन चीजों को भी देखते हों और अन्य कार्यों को भी देखते हों। लेकिन जब से यह दुर्घटना घटी है मुझको या राम नाईक जी को कोई दूसरा काम तो रास नहीं आ रहा है। हम तो दिन भर और हर समय कोशिश यही कर रहे हैं। हमने कल सन्डे के दिन भी बैठकर इसके बारे में चर्चा की, काम किया। आज भी इस सदन की कार्यवाही शुरू होने से पहले 11.00 बजे बैठक हमने एक-एक विषय पर चर्चा की और सर्टेन डिसिजन ... (व्यवधान)

हम आ ही रहे हैं। इसलिए हमने चाहा कि अगर चीफ कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी की रिपोर्ट आ जाए जो हम तत्काल कोई कार्यवाही उस पर कर पाएंगे। लेकिन सदन की राय है कि इसके बारे में जुडीशियल इंक्वायरी हो। जुडीशियल इंक्वायरी में यही एक दिक्कत होती है कि वक्त का सवाल आता है। वक्त लग सकता है। लेकिन हम लोगों को, हमें कोई एतराज नहीं है कि इस घटना की जुडीशियल इंक्वायरी करा दी जाए। मैं इस बात को, सुझाव को स्वीकार करता हूं और इस घटना की जुडीशियल इंक्वायरी कराने के लिए जो भी आवश्यक कार्यवाही है उसको मैं लेने की कोशिश करूंगा।

दूसरी बात कई सदस्यों ने यह भी कही है कि इसके लिए एक इंक्वायरी कमेटी नहीं एक कमीशन होना चाहिए। कमीशन आलरेडी काम कर रहा है। कमीशन के तौर पर सेफ्टी रिव्यू कमेटी जस्टिस एच॰ आर॰ खन्ना की अध्यक्षता में बनायी गयी है। उसमें एक्सपर्ट्स भी हैं, सेफ्टी के एक्सपर्ट्स भी हैं। आई॰आई॰टी॰ के प्रोफेसर भी उसमें हैं और वे बड़ी तेजी से काम कर रहे हैं। लेकिन 6 महीने का समय उनको दिया गया था। उन्होंने कहा कि 6 महीने में हम काम पूरा नहीं कर पाएंगे। उन्होंने वक्त मांगा है और 1999 का पूरा साल मांगा है। इस तरह की बात सामने आई है। हम उनसे बात करने वाले हैं कि इतना नहीं। अगस्त, 1998 में हम लोगों ने उस कमेटी को नियुक्त किया है और इसके पहले तीन कमेटी बनी थीं। आप लोगों को मालूम ही होगा। उसका यहां पर उल्लेख कर देना आवश्यक है। 1962 में बनी थी रेलवे एक्सीडेंट कमेटी जिसको कुंजरू कमेटी के नाम से जाना जाता है। दूसरी बनी थी 1968 में रेलवे एक्सीडेंट्स इंक्वायरी कमेटी। इसको वांचू कमेटी के नाम से जाना जाता है। तीसरी कमेटी बनी 1978 में रेलवे एक्सीडेंट इंक्वायरी कमेटी। इसको सीकरी कमेटी के नाम से जाना जाता है। जो खन्ना कमेटी है सेफ्टी की इसको यह भी बताया गया है कि ये जो रिकमेंडेशंस इन्होंने की थीं उन पर कितना अमल हुआ है। यह भी उनको टर्म्स आफरेफरेंस दिया गया है कि आप इसके बारे में जरा देखें।

अब एक्शन क्या लिया गया है, इसके बारे में भी रेलवे ने बताया। किन-किन मामलों में ज्यादातर इन लोगों ने स्वीकार किया है और एक्शन भी लिया है लेकिन बदले हुए संदर्भ में क्या सेफ्टी मेजर्स और लिए जाने चाहिए इसका सुझाव देने के लिए और अब तक सेफ्टी नार्म्स में क्या खामी रही है इसको बतलाने के लिए कहा है ताकि उनको दूर किया जाए। अब तक की जो कमेटी थीं ये सेफ्टी कमेटीज ही थीं। उनकी रिपोर्ट्स को किस हद तक एक्जीक्यूट, इंप्लीमैंट किया गया है, कहां त्रुटि रह गयी है इन सारे बिंदुओं पर खन्ना कमेटी जांच कर रही है।

जस्टिस एच॰आर॰ खन्ना के बारे में बताने की जरूरत नहीं है। उनकी अध्यक्षता में यह कमेटी है। वह जांच की रिपोर्ट दे देगी। उसके आधार पर निश्चित रूप से लांग टर्म मेजर्स लिए जाएंगे। लेकिन जहां तक शार्ट टर्म मेजर्स का सवाल है हम लोग हर दिन इसके बारे में हर आस्पेक्ट पर

चर्चा कर रहे हैं और आज भी हमने कम्युनिकेशन सिस्टम के बारे में चर्चा की और हमने रेलवे बोर्ड को आज भी कहा है कि अगर पैसेंजर ट्रेन चलानी हैं, अगर ट्रेन्स चलानी हैं तो ड्राइवर और गार्ड के बीच में तो तत्काल कम्युनिकेशन होना चाहिए चाहे वह किसी रूट पर चलने वाली गाड़ी हो चाहे वह कैसी भी गाड़ी हो। यह कम्युनिकेशन सिस्टम होना चाहिए। इसके सारे फंड्स आदि के बारे में विचार हो रहा है। उसको इक्जामिन कर रहे हैं। हम अधिक से अधिक जितना जल्दी हो सकता है और जितनी तेजी से हो सकता है सेफ्टी नार्म्स के पालन कराने में और किसी भी घटना में रिस्पांसिबिलटी फिक्स होनी चाहिए और रेसपांसिबिलिटी फिक्स की जाएगी। मैंने भी महसूस किया है कि जिस समय यह घटना घटी उस समय कुछ नहीं किया जा सकता था, लेकिन ड्राईवर के पास भी पीछे ऐसी लाइट होनी चाहिए जो कि वह आगाह कर सके, गार्ड के पास भी ऐसी लाइट होनी चाहिए जो कि वह आगाह कर सके या सब से पीछे जो डिब्बा हो उसमें भी ऐसी कोई व्यवस्था होनी चाहिए कि जो आगाह कर सके। ये ऐसी चीज़ें हैं जिन पर कि तत्काल कार्यवाही करने के बारे में हमने निर्देश दे दिये हैं और उन पर तुरंत आगे की कार्यवाही प्रारंभ हो जायेगी, इतना मैं आश्वस्त करना चाहता हूं।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं नहीं समझता हूं कि हर बिंदू को मैंने कवर किया है या नहीं किया है, लेकिन मैंने कोशिश की है कि ब्रॉड इश्यूज़ को मैं कवर कर लूं और इसके बाद भी जो परिस्थिति है इसमें अगर कोई रेसपांसिबिलिटी बनती हो तो आई एम ओपन टू द हाउस।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBAI: Sir, the Hon. Minister has given particulars about the comparative type of accidents and casualties and other things, but the people at large are seeking this issue in a little bit of different manner. I feel it has not been covered in his reply. That is why I want to put this point before you. Hon. Members, Mr. Duraisamy as well as Mr. Kumar, have also raised this particular point of view, that is, the same type of accidents have been taking place. Once an accident has taken place, they will cull out the reasons.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTAN BISI) Yes, he has followed that point.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: One minute, Sir, I have not come to the point yet.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTAN BISI): This point was made earlier also.

SHRI R.K. KUMAR: What I had said was that exactly similar accident had taken place. I have made a request to the hon. Minister to let me know what lessons the Railway Board has learent from the Salem-Jolarpet accident. A goods train was standing there and an express train rammed into it and certain bogies of the express train fell on the other track. Another speeding train rammed into it and several people had died. It happened several years back and the Railway Board knows about it. So, I have made a request that if such an accident had happened, what corrective measures were taken. He can examine it.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: There should be some mechanism to cull out all the reasons under which the accidents so far have taken place and how they are to be prevented. If it is already culled out and put in the proper manner, then we feel that the Department responsible for this has totally failed. That is what we feel and that is what the people are feeling. I am not accusing either the Minister or the Railway Department, but what we feel is that once a type of accident has taken place, after one year or after one-and-a-half years the same type of accident takes place in another part of the country. That means preventive action has not been taken properly by the people, who ought to have taken it. That is our view.

SHRI NITISH KUMAR: I would personally look into what he has mentioned and see what follow-up actions have been taken.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The House is adjourned till 11 a.m. tomorrow, the 1st December, 1998.

The House then adjourned at four minutes past six of the clock, till eleven of the clock on Tuesday, the 1st December, 1998.